ВОЙНА 1904-1905

Инженера В. ТИТОВА

Второе дополненное изданіе

ЦѢНА: 1 рубль — 2 франка 50 сант. — 2 марки.

ПАРИЖЪ
ТИПОГРАФІЯ ГЕЙМАННА И ГЕЛИСА
3, RUE DU FOUR, 3
—
1905

ВОЙНА 1904 ГОДА

Инженера В. ТИТОВА

Второе дополненное изданіе

ПАРИЖЪ
ТИПОГРАФІЯ ГЕЙМАННА И ГЕЛИСА
3, RUE DU FOUR, 3
—
1905

ВОЙНА 1904 ГОДА

Подъ этимъ заголовкомъ мною была напечатана брошюра въ 100 страницъ.

Цѣль этого изданія была собрать, по возможности, безпристрастныя данныя этого народнаго бѣдствія подготовленнаго много лѣтъ тому назадъ Россіи при старательномъ содѣйствіи Англіи и Германіи.

Попытки высказаться въ представленіяхъ оффиціяльныхъ оказались совершенно тщетны. На нихъ никто не обращалъ вниманія, что ясно видно изъ приведеннаго мною ниже особаго моего мнѣнія 17 марта 1899 года, не говоря о разныхъ мѣрахъ гораздо ранѣе подлежавшихъ обсужденію и которыя если и разсматривались то съ комической точки зрѣнія претензій малочисленнаго народа карликовъ къ многолюдной и огромной Россіи, порождающей господъ Махновыхъ ростомъ 3.86 метровъ. Его показываютъ за деньги въ Парижѣ, какъ самаго большого человѣка въ мірѣ.

Коммиссіонный книжный складъ Hugo Steinitz въ Берлинѣ обязался распространить это изданіе въ книжной торговлѣ. При этомъ означенный Торговый домъ выговорилъ себѣ право назначить цѣну брошюры по его усмотрѣнію, заклеивши означенную мною цѣну на оберткѣ въ 1 марку 25. Мнѣ Г. Штейницъ обязался заплатить 0.90 марки по мѣрѣ

продажи брошюры. Цѣна брошюры у букинистовъ возросла до 4 марокъ. Такъ какъ я предупреждалъ Штейница о моемъ правѣ во всякое время напечатать второе изданіе, если я это признаю нужнымъ, то, не желая возвысить цѣны на брошюру и получивши новыя данныя относящіяся до этой войны, я предпринялъ предлагаемое нынѣ второе изданіе.

Отклики войны Японіи съ Россіей въ 1904 г.

Сопоставить и просмотрѣть, многое изъ того что печаталось о войнѣ, въ которую вовлечена Россія, можетъ быть весьма полезно на будущее время.

Въ японской бѣлой книгѣ читаемъ между прочимъ такія данныя:

„ *Курино, японскій посланникъ въ Петербургѣ, телеграфировалъ своему министру Комурѣ 5-го Августа 1903 года.* Графъ Ламздорфъ говоритъ, что онъ уполномоченъ Государемъ вступить со мною въ переговоры по поводу словесной ноты“. 12-го августа: „Графъ Ламздорфъ, будучи теперь очень занятъ, могъ принять меня только сегодня“. 24-го августа: „Графъ Ламздорфъ принялъ меня вчера по особому назначенію... Отвѣтилъ, что онъ внимательно изучилъ проектъ, но вслѣдствіе свыше недѣльнаго отсутствія Государя по случаю маневровъ, не могъ предпринять по этому дѣлу никакихъ шаговъ“. 27 августа: „Сегодня я видѣлся съ графомъ Ламздорфомъ... Онъ сообщилъ, что имѣлъ докладъ у Государя въ прошлый вторникъ и ему было сказано, что Его

Величество сильно желаетъ скорѣйшаго заключенія удовлетворительнаго для обѣихъ странъ соглашенія и изволилъ выразить желаніе вести переговоры въ Токіо для ускоренія дѣла. Затѣмъ гр. Ламздорфъ добавилъ, что Государь въ слѣдующій понедѣльникъ изволитъ выбыть въ лѣтнюю резиденцію, а потомъ, на нѣкоторое время за границу и на это время министры, имѣющіе къ дѣлу прикосновеніе, будутъ отсутствовать изъ С.-Петербурга". 31-го августа: „Графъ отвѣтилъ... что, если бы переговоры велись въ С.-Петербургѣ, то графъ обязанъ былъ бы лично заниматься со мною этимъ дѣломъ; но настоящей осенью ему придется на долго отлучаться изъ столицы, сопровождая Государя. Въ случаѣ своего путешествія въ Вѣну и Римъ ему, можетъ быть, придется также посѣтить одно иностранное государство и такимъ образомъ онъ будетъ часто отвлекаемъ отъ переговоровъ. Въ случаѣ же веденія переговоровъ въ Токіо, графъ могъ бы направлять ихъ по телеграфу, а телеграммы изъ Токіо могли бы всегда слѣдовать за нимъ, гдѣ бы ни случилось ему находиться. Кромѣ того, сказалъ онъ, какъ мы очень хорошо это знаемъ, русскій способъ веденія дѣла не очень-то здѣсь быстръ"... 22-го ноября: „Я видѣлся съ графомъ Ламздорфомъ. Онъ сказалъ, что измѣненія (на японскій проектъ договора) находятся уже у Государя; но, по случаю болѣзни Императрицы, Его Величество не занимается теперь дѣлами, отчего и происходитъ задержка... Онъ сказалъ мнѣ, что ожидаетъ имѣть аудіенцію 25-го ноября въ Скерневице, а нота можетъ быть послана къ нему сегодня вечеромъ".

27-го ноября: „Графъ Ламздорфъ сказалъ мнѣ, что 25-го ноября онъ не видѣлъ Государя по причинѣ болѣзни Императрицы". 4-го декабря: „Графъ сказалъ, что вопросъ этотъ все еще требуетъ обсужденія... Но Государь долженъ возвратиться 5-го декабря и графъ сказалъ, что вполнѣ объяснитъ спѣшность этого дѣла на докладѣ у Государя въ будущій вторникъ и думаетъ что тогда будетъ въ состояніи послать инструкціи барону Розену. На мой вопросъ нельзя ли имѣть докладъ ранѣе, онъ отвѣтилъ, что въ субботу — тезоименитство Наслѣдника престола, въ воскресенье — никакихъ дѣлъ не дѣлается, а въ понедѣльникъ графъ будетъ занятъ другими

дѣлами. Онъ обѣщалъ дать мнѣ знать въ будущую среду о результатѣ своего доклада".

28-го января (н. с.) 1904 г. „Я пытался получить свѣдѣнія на счетъ рѣшенія сегодняшняго совѣщанія. Графъ сказалъ, что относительно этого онъ ровно ничего не можетъ сообщить, такъ какъ рѣшеніе не будетъ послано Государю и пока соотвѣтствующіе министры не будутъ по этому вопросу приняты Его Величествомъ, ничего нельзя сказать окончательно. Графъ сообщилъ, что Великій Князь Алексѣй Александровичъ и морской министръ имѣютъ быть приняты на аудіенціи въ слѣдующій понедѣльникъ, а военный министръ и самъ онъ — во вторникъ; и полагаетъ, что отвѣтъ будетъ посланъ ад. Алексѣеву въ этотъ послѣдній день. Я указалъ на нетерпящую отлагательства необходимость насколько возможно ускорить отправленіе отвѣта, потому что дальнѣйшее продолженіе настоящаго положенія не только не желательно, *но даже опасно*. Я прибавилъ, что все это время міръ полонъ слухами и выразилъ надежду, что графъ предприметъ особыя дѣйствія, дабы отвѣтъ былъ отправленъ ранѣе упомянутаго срока. Графъ отвѣтилъ, *что ему очень хорошо извѣстно существующее положеніе вещей* (?!); но, въ виду того, что дни аудіенцій установлены, какъ выше означено, теперь невозможно перемѣнить ихъ: и онъ повторилъ, что сдѣлаетъ все отъ него зависящее, дабы отправить отвѣтъ въ слѣдующій вторникъ". 1-го февраля: „Графъ говоритъ, что вполнѣ оцѣниваетъ важность настоящаго положенія и, конечно, желаетъ послать отвѣтъ какъ можно скорѣе; но вопросъ весьма серіозенъ и не допускаетъ легкаго къ себѣ отношенія... Что же касается до срока отправленія отвѣта, то графъ говоритъ, что точный срокъ назначить невозможно, ибо срокъ зависитъ всецѣло отъ рѣшенія Государя, хотя графъ и не преминетъ приложить усилія, чтобы поторопить дѣломъ".

На эту депешу Курино получилъ отвѣтъ, что японское правительство, прекращая настоящіе безсодержательные переговоры (futiles négociations), оставляетъ за собою право принять такое независимое дѣйствіе, какое сочтетъ наилучшимъ для укрѣпленія и защиты своего угрожаемаго положенія, а равно для охраны своихъ *законныхъ правъ и интересовъ*.

Эти выдержки доказываютъ намъ лучше всякихъ разсужденій, почему русско-французскій договоръ не привелъ почти ни къ какимъ результатамъ, почему издѣвается надъ нами англійская печать, почему мы стремимся возобновить поѣздки въ Великую орду, какъ М. Н. Катковъ называлъ путешествія Н. К. Гирса на поклонъ къ Бисмарку.

Вѣдь и судья судитъ по указу Его Величества, однако, онъ не считаетъ себя безотвѣтственнымъ за глупыс или противозаконные приговоры. Говорить же, что мы не знали объ угрожавшей намъ войнѣ, значитъ умышленно лгать. Еще въ 1896 году въ запискѣ „Соображенія о необходимости усилить составъ русскаго флота въ Тихомъ океанѣ" одно лицо, занимающее теперь высокое положеніе въ нашемъ управленіи, писало:

„Изучая типы намѣченныхъ къ постройкѣ судовъ, видно, что японцы задались цѣлью создать флотъ для активнаго дѣйствія: всѣ суда большого водоизмѣщенія и снабжены большими запасами угля. Очевидно, Японія желаетъ играть на Дальнемъ Востокѣ первостепенную роль и предвидитъ возможность добиваться своихъ стремленій силою оружія. Параллельно съ увеличеніемъ флота, число сухопутныхъ войскъ къ 1906 году должно быть удвоено. Одновременно ассигнованы крупныя суммы на постройку укрѣпленій для обороны проливовъ Simonoseki, Bungo, Idzumi, Naruto и другихъ, а также на устройство береговыхъ телеграфовъ, минныхъ и сигнальныхъ станцій; сверхъ того формируются минныя роты. Всѣ военные порты сильно расширяются, строятся новые доки, съ заводомъ Armstrong'а заключенъ контрактъ на постройку судостроительнаго и орудійнаго заводовъ; однимъ словомъ, Японія рѣшила къ 1906 году быть настолько подготовленной къ войнѣ, чтобы не только обезпечить свои берега отъ нападеній, но имѣть возможность выступить въ борьбу.

„Все вышеприведенное заставляетъ думать, что Россіи оставаться пассивнымъ зрителемъ всѣхъ военныхъ приготовленій своей воинственной сосѣдки невозможно. Если Россія должна на Дальнемъ Востокѣ играть первостепенную роль и не хочетъ уступить свое мѣсто Японіи, то пора и намъ при-

нять мѣры, *чтобы къ 1903 году быть готовыми ко всякимъ случайностямъ*".

Это былъ не единственный государственный голосъ, будившій спящую бюрократію. Писалъ С. М. Духовской въ своихъ всеподданнѣйшихъ докладахъ. Писали другіе. Но въ это время министромъ иностранныхъ дѣлъ былъ у насъ графъ М. Н. Муравьевъ, boulevardier, извѣстный тѣмъ, что мастерски ловилъ головой монокль. Близко его знавшій покойный Ал. Н. Мосоловъ разсказывалъ мнѣ: „Я ему говорю: Какъ же ты не боишься обманывать Государя? Вѣдь это раскроется". — „Э, полно, я такъ запутаю, что еще долго никто ничего не пойметъ". Какъ извѣстно, гр. Муравьевъ скоропостижно скончался въ то время, когда мы бомбардировали Таку.

Въ оффиціальной запискѣ, мною поданной Министру Путей Сообщеній, ранѣе начала войны, а именно 12 мая 1899 года, при разсмотрѣніи въ Инженерномъ Совѣтѣ техническихъ условій постройки Сибирской желѣзной дороги, значилось, что для названной дороги:

Въ отношеніи политическомъ — ускореніе движенія впередъ потока историческихъ событій не даетъ возможности предвидѣть подробно частностей въ недалекомъ будущемъ. Въ общемъ же, это движеніе — угрожающе, а потому и должно быть встрѣчено во всеоружіи мірового пути Сибирской желѣзной дороги съ могучими перевозочными средствами.

Кромѣ того, ранѣе (въ 1893 г.) **я заявлялъ о крупной ошибочности принятой тогда системы облегченнаго до крайности верхняго строенія. Дорогой опытъ для казны указалъ на совершенную справедливость этого предположенія. Въ настоящее время всякое промедленіе въ надлежащей постановкѣ этого вопроса несомнѣнно окажется преступной, по своимъ послѣдствіямъ, въ самомъ неотдаленномъ будущемъ.**

На высказанное мною совершенно ясное и опредѣленное мнѣніе, представленное Министру Путей Сообщеній, не было обращено должнаго вниманія. Болѣе того, за много лѣтъ до начала этой побѣдоносной войны съ японцами надъ ними смѣ-

ялись и глумились равно какъ и по поводу моихъ предположеній. Твердо убѣжденный однако въ справедливости и неизбѣжности моихъ заключеній, я желалъ ихъ предоставить на судъ, для провѣрки моихъ соображеній со стороны какъ правительственной администраціи, такъ и со стороны общественнаго мнѣнія.

Во всякомъ случаѣ я желалъ избѣжать того, чтобы мое мнѣніе, можетъ быть и ошибочное не попало подъ сукно, а потому хотѣлъ напечатать записку мою въ ограниченномъ числѣ экземпляровъ. Это оказалось совершенно невозможнымъ, потому что воспротивилось вѣдомство по дѣламъ печати, что можно усмотрѣть изъ прилагаемой копіи этой записки, напечатанной въ Берлинѣ въ типографіи Станкевича.

Въ маѣ 1905 г. императоръ германскій Вильгельмъ II въ Страсбургѣ обратился съ слѣдующею рѣчью къ своимъ войскамъ:

Русско-японская война даетъ намъ свѣдѣнія, которыми намъ слѣдуетъ воспользоваться. Корпусъ японскихъ офицеровъ очень способенъ и показалъ себя, равно какъ и японскій солдатъ. Корпусъ русскихъ офицеровъ совершенно не выполнилъ своей задачи, тогда какъ русскій солдатъ хорошо дрался. Мой сынъ показывалъ мнѣ, что русскіе офицеры скупили всѣ бутылки шампанскаго, которыя находились въ Кiао-Тику. Солдатъ въ походѣ долженъ пріучаться къ лишеніямъ и не думать о такихъ вещахъ.

По поводу главнаго командованія старые уроки исторіи, часто забываемые, подтвердились еще разъ. Въ мукденскомъ сраженіи генералъ Куропаткинъ сдѣлалъ важную ошибку, отправившись впередъ. Маршалъ Ояма напротивъ того остался назади и могъ потому распоряжаться на всемъ пространствѣ поля сраженія. Онъ по телеграфу получалъ увѣдомленія и по телеграфу же онъ передавалъ его приказанія. Онъ сидѣлъ спокойно, какъ игрокъ въ шахматы, который обдумываетъ свои ходы.

Особое мнѣніе Инженера Титова.

Приложеніе къ Протоколу Засѣданія Инженернаго Совѣта

17 марта 1899 г., доложено Совѣту 12 мая 1899 г.

Въ засѣданіи Инженернаго Совѣта 17 марта 1899 года подлежалъ разсмотрѣнію вопросъ объ опредѣленіи качествъ рельсовъ Сибирской желѣзной дороги, для будущихъ заказовъ, въ виду оказавшейся непригодности рельсовъ, уложенныхъ на открытыхъ уже участкахъ дороги. При этомъ мною было высказано мнѣніе о необходимости разсмотрѣнія предложеннаго вопроса въ связи съ вѣсомъ рельса, такъ какъ одностороннее разсмотрѣніе качествъ рельсовъ, безъ обращенія должнаго вниманія на ихъ размѣры, не только не можетъ выяснить назрѣвшій вопросъ, но даже навѣрное затемнитъ его.

Чѣмъ добросовѣстнѣе и откровеннѣе будутъ признаны ошибки въ прошломъ – тѣмъ больше будетъ сохранено казенныхъ милліоновъ въ будущемъ, а затѣмъ, здраво-критическій анализъ постройки десятковъ тысячъ верстъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и еще большаго протяженія иностранныхъ, дадутъ указаніе способа дѣйствій въ будущемъ.

При обсужденіи 17 марта 1899 года вопроса объ измѣненіи техническихъ условій на поставку рельсовъ въ будущемъ, оказалось возможнымъ незначительно измѣнить содержаніе фосфора въ рельсовой стали; кромѣ того содержаніе углерода въ стали возбудило горячій споръ. Несомнѣнно, что съ увеличеніемъ содержанія углерода возрастаетъ твердость стали, а значитъ и прочность рельса относительно изнашиваемости его стираніемъ; но рельсъ дѣлается болѣе хрупкимъ и вмѣстѣ съ тѣмъ подверженъ излому подъ двигающимися по немъ поѣздамъ. Съ другой стороны, съ уменьшеніемъ углерода въ стали, на оборотъ, — рельсъ дѣлается болѣе мягкимъ, болѣе гибкимъ, но подверженъ болѣе изнашиванію стираніемъ головки рельса, которая, при недостаточныхъ ея размѣрахъ сплющивается и дѣлаетъ рельсы негодными въ самое короткое время. Во время преній относительно

содержанія углерода въ стали выразилось два крайнихъ несовмѣстимыхъ мнѣнія, что сталь должна быть изъ самыхъ твердыхъ, по отношенію износа, и вмѣстѣ съ тѣмъ была бы гибка и не ломалась подъ поѣздомъ,—или, говоря иначе, желательно, чтобы сталь была тверда и мягка одновременно. Всѣ остальныя предлагавшіяся измѣненія въ техническихъ условіяхъ на поставку будущихъ рельсовъ не существенны. Остановясь на вопросѣ исключительно качества металла на рельсахъ, и прослѣдивъ внимательно за успѣхами рельсоваго производства въ теченіе сорока лѣтъ постройки нашей желѣзнодорожной сѣти, оказывается, что качество рельсовъ русскихъ заводовъ, за послѣднее десятилѣтіе, по сравненію съ иностранными, весьма удовлетворительно, хотя на иностранныхъ заводахъ можно имѣть металлъ значительно болѣе высокихъ качествъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что это относится лишь къ небольшому числу заводовъ не заурядныхъ, и только немногія иностранныя дороги употребляютъ такой матеріалъ на рельсы, въ виду ихъ сравнительной дороговизны. Вообще же, нынѣ качество рельсовъ русскихъ заводовъ если и уступаетъ, то въ весьма незначительной степени иностраннымъ. Не слѣдуетъ забывать при этомъ о болѣе позднемъ у насъ возникновеніи металлургической промышленности, отъ которой потребовалось въ короткое время—сформированіе спеціальныхъ рабочихъ и установленіе способовъ обработки металловъ, къ чему подходили иностранные заводы съ начала истекающаго столѣтія.

Что рельсы русскихъ заводовъ весьма удовлетворительны — доказывается фактически быстротою движенія, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ, на многихъ нашихъ линіяхъ. Рельсы на Николаевской, Варшавской, Курской, Нижегородской и на многихъ другихъ дорогахъ оказываются удовлетворительными. Поломки рельсовъ подъ поѣздами на этихъ дорогахъ весьма рѣдки, они не раздавливаются подъ тяжестью проходящихъ по нимъ многочисленныхъ поѣздовъ, тогда какъ рельсы полученные съ тѣхъ же заводовъ и уложенные на Сибирской дорогѣ оказываются никуда негодными. Все это — при существованіи заводской инспекціи, которая завѣдуетъ всѣми пріемками на заводахъ и имѣетъ спеціаль-

ныхъ агентовъ на каждомъ заводѣ, тщательно наблюдая за выдѣлкою рельсъ какъ для Сибирской дороги, такъ и названныхъ выше другихъ дорогъ.

Техническія условія почти не разнились во всѣхъ современныхъ контрактахъ на поставки рельсовъ, а затѣмъ крайне затруднительно, не погрѣшивъ противъ истины, объяснить негодность рельсовъ на Сибирской дорогѣ, плохимъ качествомъ металла. Приходится признать черезчуръ слабый профиль Сибирскаго рельса, не соотвѣтствующій двигающемуся вѣсу подвижного состава—единственною причиною частыхъ поломокъ и сплющиваній рельсовъ Сибирской дороги. Едва ли кто нибудь можетъ указать заграницею дорогу не только имѣющую значеніе Сибирской, но даже изъ числа второстепенныхъ желѣзнодорожныхъ линій такую, на которую уложены рельсы вѣсомъ 18-ти русскихъ фунтовъ въ одномъ погонномъ футѣ. Шесть лѣтъ тому назадъ разсматривались въ Инженерномъ Совѣтѣ техническія условія Сибирской желѣзной дороги. Не найдя возможнымъ подписать журналъ этого засѣданія, я остался при особомъ мнѣніи, представленномъ мною Г. Министру Путей Сообщеній 23 марта 1893 года. Въ немъ обстоятельно мною изслѣдованъ вопросъ о рельсахъ для Сибирской дороги и я считаю своимъ долгомъ повторить теперь тѣ главныя соображенія, которыя вполнѣ нынѣ подтвердились съ потерею многихъ милліоновъ казною.

„Въ составленныхъ нынѣ (въ 1893 году) техническихъ условіяхъ, за исключеніемъ принятаго вѣса рельсовъ, ограниченнаго 18-тью фунтами въ 1-мъ погонномъ футѣ, ничто не мѣшало-бы воспользоваться Сибирскою линіею какъ транзитною, вслѣдъ за укладкою послѣдняго рельса, непрерывнаго рельсоваго пути до Тихаго океана.

„Употребленіе легкаго рельса представило бы крупную ошибку, всѣ послѣдствія которой было бы въ настоящее время трудно оцѣнить вполнѣ.

„Не касаясь затрудненій, опасности и убыточности эксплуатаціи, вызываемыхъ слабостью рельса — оцѣнить убытки отъ поломки рельсовъ и отъ затрудненій движенія поѣздовъ — нѣтъ возможности.

„На сколько важно имѣть возможность сократить перво-

начальныя издержки, указанныя выше, на столько же было бы неосторожно уменьшать вѣсъ рельсовъ до 18-ти фунт. въ 1-мъ пог. футѣ, какъ это указано въ проектированныхъ нынѣ техническихъ условіяхъ.

„Опытъ ясно доказалъ, что на дорогахъ съ наибольшими уклонами, даже въ 0,008 — рельсы въ 20 фунт. оказались слабы и вызывали замѣну ихъ въ довольно непродолжительномъ времени. На дорогахъ съ уклонами до 0,01 — рельсы въ 20 фунт. оказываются положительно негодными, особенно на уклонахъ, гдѣ дѣйствуютъ часто тормаза. Поэтому понятно, на сколько оказались бы слабы рельсы въ 18 фунт. на Сибирской дорогѣ вообще, а особенно на тѣхъ ея частяхъ, гдѣ уклоны достигаютъ до 0,015 на значительныхъ протяженіяхъ.“

Программа техническихъ условій постройки Сибирской дороги, обсуждавшаяся Инженернымъ Совѣтомъ въ 1893 г., была ясно и точно очерчена. На этомъ новомъ рельсовомъ пути предусматривалось: одинъ грузовой поѣздъ, со скоростью 12 верстъ въ часъ и одинъ воинскій, со скоростью 20 верстъ въ часъ. Провозоспособность дороги была строго ограничена этими двумя поѣздами, въ виду благонамѣреннаго сокращенія расходовъ казны, которая, какъ хорошо извѣстно, есть величина беспредѣльная, расходуемая безгранично всѣми инстанціями различныхъ вѣдомствъ, при условіи подысканія и представленія по начальству приличныхъ мотивовъ дополнительныхъ смѣтъ, непредвидѣнныхъ расходовъ и неожиданныхъ обстоятельствъ.

Въ 1893 году поверстная стоимость Сибирской дороги была опредѣлена въ 32,500 руб. Лица, подписавшія тогда техническія условія и разцѣночную вѣдомость, надо полагать, вѣрили, если не въ точность, то по крайней мѣрѣ въ близость приведенной цифры къ дѣйствительности. Но въ 6-ть последующихъ лѣтъ, рядъ быстро слѣдующихъ одно за другимъ неожиданныхъ и непредвидѣнныхъ обстоятельствъ породили уже и продолжаютъ порождать огромныя дополнительныя смѣты, конца которымъ пока еще не видно. Но не трудно однако было предвидѣть, какъ указывалось тогда въ особомъ мнѣніи, по поводу обсужденія техническихъ условій постройки, — что *1) значеніе Сибирской желѣзной дороги такъ громадно*

для Россіи, что удовлетвореніе военныхъ потребностей необходимо поставляется на первомъ мѣстѣ; но было бы крайне ошибочно, а что важнѣе того, была бы крайне для казны убыточна подобная исключительная постановка разсматриванія всего дѣла, не ставя его въ тѣсную связь, также 2) съ вопросомъ финансовымъ, 3) съ значеніемъ Сибирской дороги, какъ пути коммерческаго, и кромѣ того 4) какъ пути, призваннаго играть важную роль въ вопросахъ переселенческихъ.

Взаимная связь и зависимость вышеуказанныхъ фактовъ столь сильна, что безъ ея тщательнаго изученія, казна имѣетъ понести громадныя невозвратимыя потери, при чемъ та важная и во всѣхъ отношеніяхъ столь желательная эпоха, когда Россія могла бы вполнѣ и всесторонне воспользоваться этимъ путемъ,— отдалится на долгое время. Уменьшеніе издержекъ на первоначальное устройство имѣетъ особо важное значеніе для Сибирской желѣзной дороги, при неизбѣжной необходимости ограничить по возможности первоначальныя затраты распредѣленіемъ ихъ на много лѣтъ. Чѣмъ скорѣе достигнутъ рельсовые пути — если не оконечнаго желаннаго пункта крайняго Востока, то по крайней мѣрѣ такихъ промежуточныхъ пунктовъ, которые имѣютъ уже сами по себѣ стратегическое или коммерческое значеніе — тѣмъ скорѣе капиталъ, затраченный на первые участки, перестанетъ быть мертвымъ.

Въ настоящее время предположенія 1893 года обратились въ дѣйствительность и приходится подводить итоги.

Рельсы Сибирской дороги оказались слабы и возбужденъ нынѣ вопросъ относительно качества металла. Сибирскій Комитетъ указалъ установить пріемы изготовленія болѣе пригоднаго для производства стальныхъ рельсовъ металла. Дополнительная смѣта текущаго года въ 82 милл., не считая непредвидѣнныхъ расходовъ прошлыхъ лѣтъ — узаконена названнымъ комитетомъ; и тѣмъ самымъ вопросъ о расходахъ на постройку Сибирской дороги исчерпанъ въ прошломъ. Затѣмъ будетъ совершенно своевременно изученіе нынѣ вопроса о возможномъ ограниченіи огромной стоимости этого пути въ будущемъ.

Взглянувши на этотъ вопросъ съ точки зрѣнія меньшинства Инженернаго Совѣта — оказываются и въ этихъ сужденіяхъ,

высказанныхъ шесть лѣтъ тому назадъ и не получившихъ движенія полезныя указанія, подтвержденныя опытомъ и могущія сберечь хотя часть казенныхъ милліоновъ, потребныхъ для окончанія Сибирской дороги. Не касаясь научныхъ доказательствъ — въ виду многорѣчивыхъ схоластическихъ софизмовъ защитниковъ легкихъ рельсовъ — поставимъ вопросъ на чисто практическую почву. Вообразимъ двѣ желѣзныя дороги, совершенно одинаковыя во всемъ, исключая скорости движенія поѣздовъ, которая на одной будетъ 20 верстъ въ часъ для пассажирскихъ и 12 верстъ въ часъ для товарныхъ; тогда какъ на другой скорость вдвое большая, т. е. 40 верстъ для пассажирскихъ и 24 для товарныхъ. Спрашивается: какое количество должно быть заготовлено подвижнаго состава въ обоихъ случаяхъ — примѣняя указанныя скорости движеній поѣздовъ къ количествамъ предъявленныхъ Сибирскою дорогою грузовъ? Понятно, что съ увеличеніемъ скорости движенія поѣздовъ на открытыхъ участкахъ — потребность въ подвижномъ составѣ соотвѣтственно уменьшится, потому что каждый вагонъ или паровозъ въ сутки пройдетъ пространство вдвое большее. Слѣдовательно, на перевозку въ сутки 8 паръ поѣздовъ потребуется вдвое меньше какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ. Сбереженія на заказахъ подвижнаго состава въ этомъ случаѣ столь значительны, что вполнѣ покрываютъ съ большимъ избыткомъ: а) полную стоимость тяжелыхъ рельсовъ съ доставкою, б) работы по укладкѣ новаго пути, в) разборку стараго, и г) перестройку участковъ дороги съ малыми радіусами кривыхъ и крутыми уклонами. Кромѣ поверстной экономіи на заказахъ подвижнаго состава, необходимо принять во вниманіе экономическое значеніе устраненія разорительныхъ залежей грузовъ вдоль дороги, вполнѣ выяснившихъ уже недостаточную ея провозоспособность, которая удвоится при замѣнѣ ея 18-ти-фунтовыхъ рельсовъ болѣе тяжелыми.

Кромѣ того уменьшеніе расходовъ эксплуатаціи — на ремонтъ пути, на содержаніе поѣздной прислуги и другія статьи значительно сократитъ ежегодный расходъ на дорогу.

Съ увеличеніемъ же скорости движенія поѣздовъ — общій итогъ возможныхъ сокращеній въ расходахъ казны, какъ

строительныхъ, такъ и эксплуатаціонныхъ — составляетъ столь значительныя суммы, что слѣдуетъ употребить самыя энергичныя мѣры для неотлагательнаго переустройства сибирскаго пути.

Ко всему сказанному нельзя не добавить высказанное много лѣтъ тому назадъ твердое убѣжденіе, что въ настоящее время Европа сообщается съ побережьемъ Тихаго океана товаро-пассажирскими пароходами при продолжительности рейсовъ въ 35—40 дней. Быстроходные пароходы, назначаемые преимущественно для пассажировъ, могутъ совершать рейсъ въ 25—30 дней, т. е. почти съ тою же скоростью, какъ и по проектированной Сибирской жел. дорогѣ, которая въ этомъ своемъ видѣ значительныхъ преимуществъ передъ морскимъ путемъ не представитъ, а потому была бы обречена на довольно скромное коммерческое значеніе. *Эта линія была бы поставлена въ совершенно иныя условія, при возможности увеличить скорость пассажирскихъ поѣздовъ до 40 верстъ, сокративъ время проѣзда на Востокъ вдвое и сдѣлавшись такимъ образомъ, несомнѣнно главнымъ транзитнымъ сообщеніемъ Европы.*

Въ настоящее время, не смотря на то, что Сибирская дорога далека еще до окончанія ея постройкою, а потому и до полнаго развитія по ней движенія,—она совершенно не удовлетворяла до сихъ поръ тѣмъ сравнительно скромнымъ требованіямъ, которыя къ ней предъявлялись. Совершенно естественно однако, что уже принесенныя до сихъ поръ казною тяжкія жертвы на ея постройку, даютъ право ожидать отъ дороги, что она удовлетворитъ по крайней мѣрѣ потребностямъ мѣстнаго движенія, вытекающимъ изъ производительныхъ силъ мѣстностей прилегающихъ къ ней. При оказавшейся полной неудовлетворительности, въ настоящее время, провозоспособности этого неоконченнаго магистральнаго пути нашего полушарія, онъ будетъ еще менѣе удовлетворителенъ для того значенія, которое онъ долженъ неизбѣжно имѣть въ недалекомъ будущемъ по окончаніи постройки до Тихаго Океана. Не слѣдуетъ забывать, что по своимъ концамъ этотъ путь имѣетъ сотни милліоновъ жителей, съ одной стороны — европейскаго населенія, великодушно жаждущаго цивилизо-

вать во что бы то стало и кого бы то ни было, сбывая свои фабричныя произведенія въ обмѣнъ сырья;—съ другой—многочисленные народы побережья Тихаго Океана, которые не въ силахъ остановить это мощное голодное движеніе съ ея военно-техническими улучшеніями. Исключительное обладаніе этимъ путемъ, вдвое ближайшимъ по времени проѣзда по немъ сравнительно съ самымъ быстроходнымъ паровымъ судномъ даровало много выгодъ Россіи, которыми непростительно было бы не воспользоваться неотлогательно и чѣмъ скорѣе и энергичнѣе тѣмъ выгоднѣе, какъ въ политическомъ такъ и въ коммерческомъ отношеніи. Медлить нѣтъ никакихъ раціональныхъ основаній. Въ отношеніи финансоваго расхода— выше доказано, что съ увеличеніемъ скорости движенія поѣздовъ окажется столь значительный излишекъ подвижнаго состава, что на вновь строющсмся участкѣ, его можно не заказывать и тѣмъ сократить значительно расходъ казны. Въ отношеніи политическомъ — ускореніе движенія впередъ потока историческихъ событій не даетъ возможноети предвидѣть подробно частностей въ недалекомъ будущемъ. Въ общемъ же, это движеніе — угрожающее, а потому и должно быть встрѣчено во всеоружіи мирового пути Сибирской желѣзной дороги съ могучими перевозочными средствами.

Шесть лѣтъ тому назадъ я заявлялъ о крупной ошибочности принятой тогда системы облсгченнаго до крайности верхняго строенія. Дорогой опытъ для казны указалъ на совершенную справедливость этого предположенія. Въ настоящее время всякое промедленіе въ надлежащей постановкѣ этого вопроеа несомнѣнно окажется преступной, по своимъ послѣдствіямъ, въ самомъ неотдаленномъ будущемъ.

Изысканія пріемовъ изготовленія болѣе пригоднаго для производства стальныхъ рельсовъ металла, не увѣнчаются успѣхомъ по причинамъ изложеннымъ выше, а только послужатъ поводомъ къ вымогательству дружныхъ синдикатовъ нашихъ заводчиковъ, — оставить безъ измѣненія очень высокія цѣны уплачиваемыя нынѣ казною, сравнительно съ цѣнами заграничныхъ заводчиковъ.

С.-Петербургъ.
12 Мая 1899 г.

Послѣсловіе

Выше напечатанъ текстъ того отдѣльнаго мнѣнія, о которомъ мною было заявлено Инженерному Совѣту въ его засѣданіи 17 марта текущаго 1899 года, по поводу замѣны рельсовъ на Сибирской дорогѣ.

Прошло изрядно времени со дня названнаго засѣданія, до тѣхъ поръ пока редакція журнала этого засѣданія, приняла послѣ многихъ перемѣнъ и дополненій видъ, въ которомъ была предложена для подписи членамъ Инженернаго Совѣта. Ранѣе этого понятно было невозможно составить мое отдѣльное мнѣніе, отвергающее справедливость фактовъ, изложенныхъ въ журналѣ Совѣта.

По состоянію моего здоровья, съ одной стороны, мнѣ было крайне желательно скорѣе уѣхать заграницу, куда меня настойчиво посылали доктора. Съ другой—заявивъ о совершенномъ несогласіи своемъ съ журналомъ засѣданія, я не считалъ возможнымъ уѣхать, не пояснивъ обстоятельно причинъ, заставившихъ меня протестовать противъ проводившихся 17 марта въ Совѣтѣ измышленій. Познакомившись съ редакціею журнала Совѣта, для ускоренія отъѣзда моего заграницу, я предположилъ напечатать экстренно на мой счетъ мое отдѣльное мнѣніе для раздачи его членамъ Совѣта. Такимъ образомъ для меня выигрывалась цѣлая недѣля въ смыслѣ моего отъѣзда заграницу, а потому не дожидаясь для засѣданія Инженернаго Совѣта, я отправилъ рукопись моей записки въ цензурный комитетъ, съ тѣмъ, чтобы записка была напечатана ранѣе слѣдующаго засѣданія Совѣта и разослана его членамъ и такимъ образомъ каждый изъ нихъ могъ заблаговременно познакомиться съ ея содержаніемъ.

Прочитавши приведенный выше текстъ особаго мнѣнія не было возможности предположить цензурное запрещеніе записки, предназначенной къ поступленію въ Инженерный совѣтъ и имѣвшейся быть отпечатанной въ самомъ ограниченномъ числѣ экземпляровъ, не превосходящемъ 100—200; оказалось, однако, что дѣйствительность превзошла все что

возможно было вообразить въ этомъ случаѣ. Не слѣдуетъ забывать, что члены управленія по дѣламъ печати себя не считаютъ чиновниками и обижаются, если ихъ таковыми обзываютъ, увѣряя, что они имѣютъ дѣло исключительно съ мыслителями и талантами, направляемыми ими по ихъ усмотрѣнію,—значитъ надлежащимъ образомъ. Любимая тема кичливости этихъ господъ-нечиновниковъ, по ихъ увѣреніямъ, — это, ими милостиво допускаемыя, игры: въ—Марксизмы, либерализмы и проч. измы, числомъ два на десять, навязываемыя безъ малѣйшаго успѣха, русскому народу титулованными демократами или чистокровными русскими патріотами изъ нѣмцевъ и жидовъ. Вѣнецъ въ этомъ отношеніи составляетъ конечно, департаментъ революціонно - либеральныхъ дѣлъ, учрежденный въ Женевѣ, Цюрихѣ, Парижѣ и Лондонѣ по образцу нашихъ оффиціальныхъ департаментовъ, гдѣ именно засѣдаетъ этотъ департаментъ, добраться нельзя, они постоянно объ этомъ спорятъ; главнымъ образомъ занятіе этого сверхштатнаго учрежденія состоитъ въ писаніи отношеній и рапортовъ съ бездарнымъ и пошлымъ наборомъ ругательствъ по адресу какъ всѣхъ другихъ штатныхъ департаментовъ и начальниковъ, такъ и Русскаго Царя. Кромѣ того пишутся предписанія съ надлежащими подтвержденіями о самой энергичной революціонной борьбѣ въ предѣлахъ Россіи и о неукоснительной высылкѣ денегъ на содержаніе революціоннаго департамента и всѣхъ его чиновниковъ, которые и впредь будутъ писать указанныя выше предписанія, конечно въ мѣстахъ злачныхъ и безопасныхъ, а учащаяся молодежь съ придачею неудачниковъ, между тѣмъ заплативши за заграничное содержаніе этихъ господъ чиновниковъ, будутъ пополнять тюрьмы.

Однако число сознающихъ, что изъ двухъ произволовъ конечно можно охотнѣе подчиниться личному произволу первенца дома Романовыхъ, получившему хотя и сомнительныя права, нежели вождѣленіямъ народившемуся на смѣну старыхъ приказныхъ современному адвокату-чиновнику, составляющему особую зоологическую породу людей, — тройныхъ ублюдковъ крѣпостника, жида и поповича.

Попробуйте напечатать что-нибудь въ заграничной такъ

называемой вольной типографіи,—но идущее въ разрѣзъ съ ихъ обычной ругатней, и вы нерѣдко наталкиваетесь на своего рода управленіе по дѣламъ печати, которое васъ или старается обратить въ свои адепты, или же дѣлаетъ затрудненія печатать безъ измѣненія по своему усмотрѣнію ваши мысли.

Если присмотрѣться внимательно къ тому, что у насъ печатается подцензурнымъ порядкомъ, въ Россіи въ области чиновничьяго либерализма и прочихъ измовъ, то оказывается, что можно болтать и печатать крайне много и сравнительно свободно, сбивая съ толку недоучившуюся молодежь. Но не затрогивайте, однако, *Его*, имя же ему легіонъ, не затрогивайте хотя вскользь его претензій, да и дѣйствительнаго могущества и Самодержавія, а то весь четырнадцатиклассный мерзавецъ зашевелится какъ гнѣздо клоповъ, въ которое капнули мыльною водою.

Рукопись была представлена въ цензурный комитетъ и была получена обратно съ помѣткою на полѣ: „А. А. Пеликану" и нѣсколько ниже: „Если это изданіе правительственное, то оно можетъ быть напечатано по распоряженію Инженернаго Совѣта, а если это частное, то только съ согласія этого Совѣта. Надо снестись. 7. 5. 99". Въ переводѣ на общепонятный языкъ это означаетъ, что всякій можетъ быть несогласенъ съ большинствомъ, но можетъ заявлять мысль объ этомъ только въ одномъ экземплярѣ, который бы было можно сложить въ архивъ на вѣки вслѣдъ за его рожденіемъ.

По безапеляціонному приговору Компрочихосовъ Русскаго мышленія оказывается, что можно напечатать только тотъ протестъ, съ которымъ вполнѣ согласно большинство чиновниковъ колективнаго учрежденія, а мнѣніе меньшинства всегда должно составлять канцелярскую тайну. Такимъ образомъ достигается удивительное упрощеніе дѣлопроизводства. Разногласія въ мнѣніяхъ фактически уничтожаются совершенно; а чуть появилось что нибудь въ родѣ того,—его подъ судъ и спрашивается, часто ли будутъ высказываться завѣдомо безплодныя мнѣнія.

Потерявши безполезно около двухъ недѣль пришлось ожидать слѣдующаго засѣданія Инженернаго Совѣта, въ ко-

торый и былъ внесенъ 12 мая единственный имѣвшійся экземпляръ отдѣльнаго мнѣнія.

До начала засѣданія предсѣдатель Инженернаго Совѣта, пробѣжавъ записку, сообщилъ мнѣ, на заявленное мною желаніе отпечатать ее въ 100 экземплярахъ, что онъ не видитъ къ тому препятствій съ своей стороны, тѣмъ болѣе, что мои протесты бывали въ прошломъ и въ болѣе рѣзкой формѣ.

Засѣданіе 12 мая началось съ того, что Предсѣдатель предложилъ прочесть записку, которая нынѣ напечатана, но въ которой оказались до сихъ поръ неусмотрѣнныя мною причины, кромѣ цензурныхъ, еще мотивы къ административному запрещенію. Преній — чтеніе записки почти не возбудило, если не считать упоминаніе и подтвержденіе еще разъ того, что согласно состоявшемуся Высочайшему повелѣнію обсужденіе размѣровъ и вѣса рельсовъ не должно быть допущено, тогда какъ я утверждалъ противное.

По отношенію къ запискѣ, въ журналъ было включено: „Ходатайство д. с. с. Титова о разрѣшеніи ему напечатать „его записку въ количествѣ до 100 экземпляровъ представить „на усмотрѣніе Господина Министра Путей Сообщеній".

Это не что иное какъ подготовка вѣчнаго мѣста успокоенія въ общемъ архивѣ для этой записки.

Надо подождать возвращенія Министра, а до слѣдующаго его отъѣзда найдется много дѣлъ поважнѣе этой записки. Кромѣ того, надо посмотрѣть, слѣдуетъ ли вообще печатать ее: не слѣдуетъ ли отклонить это разрѣшеніе при посредствѣ честнаго и добраго министра, который, обремененный массою занятій и поѣздокъ, можетъ легко быть введенъ въ заблужденіе ловко составленнымъ докладомъ кого нибудь изъ лицъ причастныхъ къ рельсовой и инымъ путаницамъ при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, которыя такъ дорого обошлись Россіи.

Можетъ быть я заблуждаюсь или увлекаюсь ложными идеями: я буду искренно радъ если меня разубѣдятъ въ моихъ сорокалѣтнихъ ошибкахъ, въ которыя я искренно вѣрю, прослужа всю жизнь инженерному дѣлу, бывшему моимъ ремесломъ. Очень часто мнѣ случалось оставаться въ меньшинствѣ и при этомъ высказывая свои мысли я ихъ никому

не навязывалъ, а тѣмъ болѣе, — не употреблялъ увертокъ для возможно скораго заключенія ихъ въ помойную яму, — канцелярской тайны, которая для какихъ то цѣлей желательна и кому то нужна.

Признавая вполнѣ могущество чиновника и видя невозможность высказать свое мнѣніе законнымъ порядкомъ членамъ Инженернаго Совѣта и представить на судъ не многочисленныхъ товарищей инженеровъ, подразумѣвая при этомъ конечно настоящихъ инженеровъ, — получившихъ соотвѣтствующее образованіе и выдержавшихъ соотвѣтствующій экзаменъ, а не такъ называемыхъ инженеровъ маргариновыхъ, создаваемыхъ приказами по Министерству изъ лицъ разныхъ спеціальностей, не исключая и сапожной,—я рѣшился напечатать какъ мое отдѣльное мнѣніе, въ томъ видѣ, какъ оно представлено въ Совѣтъ, такъ и добавить настоящее къ нему послѣсловіе.

Я не могъ не выразить протеста на рѣшеніе Инженернаго Совѣта, потому что я остался въ меньшинствѣ 6 лѣтъ тому назадъ, а нынѣ все мною высказанное подтвердилось и мнѣ пришлось главнымъ образомъ сдѣлать выборки изъ моей записки прежде поданной. Кромѣ того я коснулся вопроса уменьшенія количества подвижного состава на дорогѣ по мѣрѣ увеличенія на ней скорости. При этомъ я взялъ количества грубо теоретическія, которыя на практикѣ не только не могутъ быть достигнуты, но къ которымъ приблизиться нѣтъ возможности. Сдѣлалъ это я потому что съ другой стороны въ возраженіяхъ партизановъ легкихъ рельсовъ мнѣ случалось слышать, что для перевозки извѣстнаго груза или числа людей на то же разстояніе при двухъ скоростяхъ чуть ли не надо то же количество подвижнаго состава, что тоже совершенно преувеличено, такъ что истина будетъ почти вѣрна между этими двумя предѣлами и я предоставилъ каждому опредѣлить какъ велика экономія на заказѣ подвижнаго состава для Сибирской линіи при удвоенной на ней скорости.

Въ 1893 году, когда разсматривались техническія условія и составлялась разцѣнка стоимости Сибирской желѣзной дороги, я громко протестовалъ какъ противъ того, такъ и другого, въ виду совершенной ложности этихъ двухъ основныхъ

самыхъ важныхъ документовъ, которые не были результатомъ серьезнаго техническаго изученія условій постройки дороги, изъ которыхъ должна была вытекать цифра ея стоимости. На оборотъ была заявлена прежде всего цифра стоимости, не имѣя не только произведенныхъ взысканій, но не зная даже хотя приблизительно направленія предположенной дороги, если не считать достаточнымъ указаніе что дорога должна направиться на востокъ въ предѣлахъ отъ Ледовитаго Океана до Китайско-Манжурской границы.

Энергическій протестъ противъ такого безпредѣльнаго расходованія казенныхъ денегъ не былъ услышанъ большинствомъ Совѣта; къ нему просоединился только инженеръ Кербедзъ. Напечатанная тогда, моя записка въ числѣ 10 экземпляровъ была препровождена въ Инженерный Совѣтъ и кромѣ того были розданы экземпляры какъ всѣмъ членамъ, такъ и лицамъ, интересующимся желѣзнодорожнымъ дѣломъ въ Россіи.

Дѣйствительная цифра стоимости дороги не была выяснена, а прошла офиціально по всѣмъ инстанціамъ на скоро сочиненная цифра въ 32,500; на всѣ возраженія и протесты при обсужденіи этого вопроса былъ одинъ аргументъ: Государь Императоръ изъвилъ согласіе начать строить Сибирскую дорогу при этой заявленной ему стоимости и даже изъявилъ желаніе и надежду проѣхать по этой дорогѣ.—Это послужило сигналомъ къ усиленной дѣятельности канцелярій по цѣнному украшенію безполезныхъ казовыхъ деталей, чтобы показать Императору, какъ говорилось, лицомъ товаръ. При этомъ поверстная стоимость осталась та-же, т. е. несоотвѣтствующая потребностямъ, а потому послѣдствія понятны: пришлось прибѣгнуть къ обычному канцелярско-чиновничьему порядку, дополнительныхъ смѣтъ, неожиданныхъ, непредвидѣнныхъ обыкновенныхъ, чрезвычайныхъ и другихъ наименованій расходовъ. Поверстная стоимость дороги уже теперь болѣе нежели удвоилась сравнительно съ первоначально заяленною и предвидятся еще много расходовъ и когда наступитъ ихъ конецъ никто не знаетъ и мало этимъ интересуются, разъ средствъ на производство этихъ приплатъ въ казнѣ доста-

точно, а извлекать ихъ при посредствѣ Сибирскаго Комитета не трудно.

Во всѣхъ испрашиваніяхъ сверхсмѣтныхъ кредитовъ постоянно звучитъ одна и та же нота: что несообразная цифра стоимости дороги ВЫСОЧАЙШЕ утверждена въ Бозѣ почившимъ Императоромъ; по этой причинѣ къ сей святынѣ не осмѣливались, безъ Сибирскаго Комитета, и прикоснуться, а потому и многое исправить; но еслибы и т. д., и т. д. Хотя бы покойниковъ не тревожили своимъ гланьемъ...

Большинство Инженернаго Совѣта высказалось и подписалось, что за 32,000 рублей съ версты можно выстроить Сибирскую дорогу, но можно съ увѣренностью сказать, что большинство этихъ лицъ внутренно съ другой стороны было убѣждено, что за эти деньги дорога будетъ существовать только на картѣ, т. е. будетъ обладать недостаточными пропускною и провозною способностями, какъ и большая часть нашихъ рельсовыхъ путей, которые первые года служатъ къ разоренію какъ производителей, такъ и торговли и къ провозу торжественно начальства, удостовѣряющаго, что дорога существуетъ. Однако, цифра, показанная выше, упорно проводилась, вопреки тому, что при 40,000 съ версты и отказавшись при этомъ отъ нераціональной системы расходованія казенныхъ денегъ, ненужной роскоши въ постройкѣ и преступныхъ потратъ на казовую сторону, за эту сумму была бы построена дорога, способная возить съ скоростью 40—60 верстъ въ часъ по 2 пассажирскихъ поѣзда и до 14 паръ грузовыхъ съ скоростью 25—30 верстъ въ часъ на равнинныхъ частяхъ дороги. Стоимость версты кругобайкальскаго и горныхъ участковъ, къ нему прилегающихъ, должна стоить около 85,000 съ версты, о чемъ знали, но всегда умалчивали съ благородною откровенностью.

Спустя 6 лѣтъ послѣ начала постройки вполнѣ оправдалось что я предсказывалъ и что въ видѣ извлеченія изъ моей записки 1893 года и привелъ и нынѣ въ моемъ особомъ мнѣніи. Рельсы на 7 году ихъ существованія оказались вполнѣ никуда не годными. Стараются доказать, что рельсы въ 18 фунт. въ 1 погон. футѣ были бы совершенно удовлетворительны на Сибирской дорогѣ, и если они пришли въ совершенную

негодность, то исключительно вслѣдствіе дурного качества металла, а не вслѣдствіе слабой профили и размѣровъ ихъ. Но старанія въ этомъ случаѣ не достигаютъ предположенной цѣли, потому что несомнѣнно большая часть инженеровъ того мнѣнія, что русскій металлъ въ рельсахъ поставки послѣднихъ десяти лѣтъ весьма удовлетворителенъ, а потому остается взглянуть на тѣ пріемы, при посредствѣ которыхъ надѣятся доказать во что бы то ни стало противное. Для этого важно имѣть хотя небольшое количество рельсовъ, которые продержались бы въ пути. Для этого предположено заказать двѣ партіи рельсовъ въ Англіи, на заводахъ пользующихся всемірною извѣстностью чрезвычайно высокихъ качествъ ихъ стали, которую они главнымъ образомъ вырабатываютъ въ болѣе цѣнныя стальныя произведенія и только отчасти по особымъ заказамъ въ рельсы.

Въ журналѣ засѣданія Инженернаго Совѣта 12 мая 1899 года значится: „Предоставить Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ испросить разрѣшеніе господина министра путей сообщенія заказать безъ посредства комиссіонеровъ на англійскихъ заводахъ Браунъ и Диксонъ, Камель и Вильсонъ опредѣленное количество рельсовъ“ (но отнюдь не на другихъ заводахъ?!) „по нормамъ, выработаннымъ согласно постановленію Инженернаго Совѣта по сему журналу для выясненія вопроса о полной (?!) возможности удовлетворенія всѣмъ предположеннымъ, по проекту техническихъ условій, требованіямъ“.

Едва-ли можно придумать лучшую атестацію стали русскихъ заводовъ, поставивши ее на одинъ уровень съ названными выше заводами.

Высочайше утвержденная Комиссія для выясненія на мѣстѣ необходимыхъ мѣропріятій по усиленію пропускной и провозной способности Сибирской желѣзной дороги и по увеличенію скорости движенія по ней поѣздовъ, занялась обстоятельно вопросомъ о рельсахъ. Комиссія дѣлаетъ упрекъ русскимъ рельсамъ за ихъ мягкость сравнительно съ заграничными:

„Вообще русскіе рельсы, относительно сминанія и износа сравнительно съ заграничными, по мнѣнію комиссіи, представляются слабыми и слѣдовало бы ввести для изготовленія ихъ болѣе строгія условія. Возможность достигнуть въ этомъ отношеніи большей прочности, подтверждаетъ опытъ надъ рельсами иностранными, служба которыхъ значительно продолжительнѣе: такъ, рельсы англійскіе и нѣмецкіе, уложенные на Московско-Брестской, Оренбургской, Лозово-Севастопольской и Ростово-Владикавказской дорогахъ, вѣсомъ всего 20 (!) фунтовъ въ погонномъ футѣ, не смотря на службу болѣе 20 лѣтъ, еще въ значительномъ количествѣ (!) находятся на главномъ пути при движеніи скорыхъ поѣздовъ, и износъ ихъ, а также сминаніе стыковъ не превосходятъ замѣчаемые въ русскихъ рельсахъ послѣ службы въ 6—7 лѣтъ.“

Надо при этомъ замѣтить, что указанные рельсы на 10 % тяжелѣе Сибирскихъ, т. е. 20 ф. вмѣсто 18 ф. въ одномъ погонномъ футѣ. Кромѣ того большая часть этихъ рельсовъ изъяты съ главнаго пути, а если и остаются еще, то на прямыхъ частяхъ дороги безъ большихъ уклоновъ.

Относительно 18-фунтовыхъ рельсовъ, уложенныхъ на Сибирской дорогѣ, Высочайше утвержденная Комиссія въ приложеніи къ своему отчету № 5, провѣривши математическій расчетъ напряженія металла, приходитъ къ заключенію недостаточности размѣровъ 18-фунтовыхъ рельсовъ, которые напряжены чрезмѣрно, какъ это въ практикѣ не допускается. Далѣе она заявляетъ:

„Рельсы типа 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ были также уложены и на участкѣ Міассъ-Челябинскъ и Самаро-Златоустовской желѣзной дороги и на соединительной вѣтви Екатеринбурго-Челябинской; на первой они лежатъ 6 лѣтъ, а на второй 3 года.

„Изъ подробнаго осмотра и обмѣровъ этихъ рельсовъ, а также уложенныхъ на Западно- и Средне-Сибирской линіяхъ, а равно изъ свѣдѣній, полученныхъ отъ мѣстныхъ управленій, обнаружилось: значительное увеличеніе съ каждымъ годомъ числа рельсовъ, лопающихся и приходящихъ въ негодность отъ сплющиванія головки; большой, относительно

времени службы, износъ, особенно на кривыхъ и уклонахъ; значительное сминаніе рельсовъ въ стыкахъ, а также слабое сопротивленіе ихъ дѣйствію горизонтальныхъ усилій, отчего рельсы выгибаются и пружинятся и путь расширяется.

„Съ увѣренностью можно предвидѣть, что главными причинами ускоренной смѣны рельсовъ будетъ: сминаніе стыковъ и замѣна лопнувшихъ. По означеннымъ причинамъ смѣна рельсовъ потребуется ранѣе прихода ихъ въ негодность отъ износа и недостаточности сопротивленія дѣйствующимъ на нихъ усиліямъ. Комиссія полагаетъ, что срокъ службы уложенныхъ 18-фунтовыхъ рельсъ не превзойдетъ 12 лѣтъ со времени укладки“.

Въ Правительственномъ Вѣстникѣ была помѣщена статья, доказывающая крайнюю выгодность для Россіи укладки легкихъ рельсовъ на Сибирской дорогѣ, при условіи начать ихъ выкидывать изъ пути вслѣдъ за ихъ укладкою и окончить эту выгодную для казны работу не далѣе 12 лѣтъ. Это дастъ неотъемлемую пальму первенства Сибирской дорогѣ между рельсовою сѣтью всего міра — по кратковременности службы на ней рельсовъ. Выписываю дословно изъ названной статьи:

„Первоначальная укладка легкихъ рельсовъ на всемъ протяженіи Сибирской желѣзной дороги, предрѣшенная (кѣмъ?) болѣе 10 лѣтъ назадъ, ранѣе образованія Сибирскаго комитета, мотивировалась возможностью получить сбереженіе свыше 11,000,000 рублей; при этомъ тогда еще предвидѣлась возможность менѣе продолжительнаго срока службы 18-фунтовыхъ рельсовъ, но преждевременная замѣна ихъ болѣе тяжелыми не считалась убыточною, вслѣдствіе ожидавшагося въ недалекомъ будущемъ значительнаго пониженія стоимости рельсовъ. Время доказало основательность этого послѣдняго предположенія: тогда какъ при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги заказъ рельсовъ оказалось невозможнымъ произвести въ среднемъ дешевле 1 руб. 58 коп. за пудъ, уже нынѣ эти рельсы обошлись бы, согласно послѣднимъ казеннымъ заказамъ, приблизительно всего по 1 руб. 10 коп. за пудъ. Нормальный срокъ службы легкихъ рельсовъ опредѣляется въ 12 лѣтъ. Нынѣ, въ виду предположенной, ускоренной смѣны на

Средне - Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогахъ, срокъ службы ихъ сокращается для первой дороги на 5 лѣтъ и для второй на 6 лѣтъ; такимъ образомъ отъ преждевременной смѣны рельсовъ какъ бы получается убытокъ на затраченный капиталъ въ размѣрѣ 5/12 и 6/12 отъ первоначальной стоимости рельсовъ, что въ общемъ достигаетъ свыше 7,000,000 руб.

„Однако, въ виду имѣющихся заявленій о желаніи пріобрѣсти снятые легкіе рельсы по 55 коп. за пудъ на мѣстѣ, что для Средне-Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ составитъ свыше 5,100,000 руб., дѣйствительнй убытокъ отъ ускоренной сплошной смѣны рельсовъ опредѣлится всего въ 1,900,000 руб. Отсюда ясно, какъ было благоразумно класть при постройкѣ именно легкіе рельсы: убытокъ отъ преждевременной смѣны ихъ нынѣ является гораздо меньшимъ, чѣмъ который получился бы отъ укладки сразу тяжелыхъ рельсовъ всего въ количествѣ свыше 12 милліоновъ пудовъ по значительно высшей цѣнѣ, стоявшей всего нѣсколько лѣтъ назадъ“.

Много я читалъ пояснительныхъ записокъ, поясненій въ Правительственномъ Вѣстникѣ, донесеній, докладовъ и простыхъ и почтительныхъ и всенижайшихъ просто съ припаданіемъ къ стопамъ; большая часть изъ нихъ почти всегда заключаетъ въ себѣ чиновничье самовосхваленіе, но чтобы это доходило до такого удаленія отъ истины, какъ въ приведенныхъ словахъ, не припомню. Время показало съ замѣчательною очевидностью, на сколько не основательны были сокращенія расходовъ на заказѣ рельсовъ даже и въ томъ случаѣ, если бы дѣйствительно существовали эти сокращенія а не неисчисленный Правительственнымъ Вѣстникомъ убытокъ въ 1,900.000 руб., который въ дѣйствительности гораздо больше, а именно:

Взявши за основаніе расчета указанные 12.000 п. и предположивъ ихъ заказать 24 фунта въ 1 погонномъ футѣ по 1,58 р. потребовалось бы на первоначальное устройство пути затратить 12.000.000 п. × 1.58 р. = 18.960.000 руб.

Употребивъ легкіе рельсы на то же протяженіе, заказъ ограничивается

9.000.000 пуд. по 1.58 руб. . . . =	14.220.000 руб.
и кромѣ того приходится заказать для перекладки тяжелыхъ рельсовъ по дешевой цѣнѣ . 12.000.000 пуд. по 1.10 руб. =	13.200.000 руб.
	27.420.000 руб.
Полагая что всѣ снятые рельсы будутъ годны и ихъ можно будетъ продать по заявленной цѣнѣ 9.000.000 пуд. по 0.55 руб. =	4.950.000 руб.
	22.470.000 руб.
	18.960.000 руб.
Разница на заказѣ рельсовъ.	3.110.000 руб.
Кромѣ того на перекладку пути 2.800 верстъ по 200 руб.	5.600.000 руб.
Итого убытокъ	9.110.000 руб.

вмѣсто 1.000.000 руб., показанныхъ въ Правительственномъ Вѣстникѣ.

Всегда мною ясно высказывалась мысль, что возможно производить сокращенія расходовъ на всемъ, но не на заказѣ рельсовъ, въ виду того значенія, какое должна имѣть Сибирская дорога и потому *что, не касаясь затрудненій, опасности и убыточности эксплуатаціи, вызываемыхъ слабостью рельса — оцѣнить убытки отъ поломки рельсовъ и* отъ затрудненія движенія поѣздовъ — *нѣтъ возможности. На сколько важно имѣть возможность сократить первоначальныя издержки, на столько же было бы неосторожно уменьшить вѣсъ рельсовъ.*

Спрашивается, какова цѣль статьи Правительственнаго Вѣстника? Если это для выясненія положенія дѣла, то рядомъ съ приведеннымъ фальшивымъ расчетомъ надо дать мѣсто и голосамъ изъ предѣловъ Сибирской желѣзной дороги, тѣмъ тысячамъ людей, у которыхъ погноили милліоны пудовъ груза. Можетъ быть, они среди прорастающихся на станціяхъ ихъ залежей зерна не только не жаловались, а все время прыгали отъ восторга (какъ караси на сковородѣ), что наконецъ дождались желѣзной дороги. А можетъ быть и пробовали жаловаться, да безъ успѣха. Если, живя въ

Петербургѣ, нѣтъ возможности напечатать, какъ видно изъ приведеннаго примѣра, нѣсколько самыхъ добросовѣстныхъ и небезполезныхъ для Россіи мыслей, но не вполнѣ угодныхъ господамъ чиновникамъ, то вдоль Сибирской дороги при этихъ обстоятельствахъ возможны и административныя мѣропріятія и по загривку. Такимъ образомъ на вѣкъ останется канцелярскою тайною, на какія колоссальныя суммы погноили грузовъ, разорили торговцевъ и производителей и поломали подвижнаго состава и пассажировъ и продолжаютъ это до сихъ поръ, а затѣмъ отсюда ясно, какъ было безумно класть при постройкѣ легкіе рельсы и насколько безчестно помѣщать подобную наглую ложь въ видѣ какъ бы Правительственнаго сообщенія.

Эта ложно составленная записка нужна была заслуженному профессору Петрову для воображаемаго имъ доказательства, что употребленіе легкихъ рельсовъ на Сибирской дорогѣ было мудрою бережливостью казенныхъ денегъ, а не мотивомъ для разрѣшенія постройки Сибирской дороги вслѣдствіе ея якобы дешевизны. Разъ это былъ одобренный умѣренный расходъ, выхлопотать дополнительныя смѣты въ казнѣ крайне легко, самымъ простымъ канцелярскимъ порядкомъ. Этимъ средствомъ пользовались тѣ, которые хлопотали о постройкѣ дорогъ, неспособныхъ перевозить то, что имъ для этого предлагалось.

На этотъ экономическій абсурдъ обратилъ вниманіе незаслуженный и не превосходительный профессоръ Мигулинъ. Въ большей части его положеній и оцѣнокъ онъ вполнѣ правъ, а потому гораздо проще обратиться къ его оппоненту, который съ поразительнымъ успѣхомъ доказываетъ противоположное того, что онъ хотѣлъ доказать.

Его Превосходительство заслуженный профессоръ Петровъ не указываетъ науки, въ которой онъ выказалъ свои заслуги и такъ озаглавливаетъ свои измышленія: „Такъ ли дурны наши желѣзныя дороги какъ полагаетъ профессоръ Мигулинъ“. Приводимъ эти соображенія дословно:

Профессоръ Н. Мигулинъ въ двухъ нумерахъ газеты „Русь“ (20 и 26 октября 1904 года) помѣстилъ фельетонъ

подъ заглавіемъ: „Боевая готовность нашихъ желѣзныхъ дорогъ".

Въ первой изъ этихъ статей авторъ обращаетъ вниманіе читателя на признаваемое теперь на континентѣ Европы чрезвычайно важное значеніе желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ обороны страны и для характеристики этого значенія кстати вспоминаетъ, что нашъ сосѣдъ признаетъ устройство стратегической магистрали болѣе полезнымъ, чѣмъ устройство первоклассной крѣпости. Руководствуясь этой идеей, Германія устроила свои желѣзныя дороги такъ, что по двумъ путямъ прусскихъ дорогъ можно пропускать до 144 паръ поѣздовъ. Высокая приспособленность нѣмецкихъ дорогъ къ исполненію быстрой воинской мобилизаціи не помѣшала достиженію чрезвычайно выгодныхъ экономическихъ результатовъ и германскія желѣзныя дороги даютъ въ годъ чистаго дохода около 160—170 мил. руб. Сопоставленіе этой цифры чистаго дохода съ убыточностью нашей сѣти, достигающей до 50 и болѣе милліоновъ рублей, естественно вызываетъ автора на размышленіе о причинахъ такой разницы и о способахъ къ устраненію ея.

Генералъ Петровъ, въ приводимыхъ имъ доказательствахъ превосходныхъ качествъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, стыдливо умалчиваетъ о числѣ паръ поѣздовъ, возможныхъ на дорогахъ, приводящихъ его въ умиленіе. Въ недалекомъ прошломъ опытъ показалъ однако, что это число весьма незначительно и неизмѣримо меньше мощности провозной способности прусскихъ и другихъ иностранныхъ дорогъ. Блаженной памяти полковникъ Вендрихъ, нынѣ тоже генералъ, отлично рекомендованный горничною Великой Княгини Маріи Павловны, былъ облеченъ небывалыми уполномочіями для устраненія непригодности нашихъ желѣзныхъ дорогъ для перевозки гніющихъ на станціяхъ грузовъ, которые продолжаютъ исправно гнить. Продолжаю словами генерала Петрова:

Ознакомившись изъ разныхъ дѣлъ съ финансовою стороною сооруженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ, но не прикасаясь близко ни къ техникѣ ихъ устройства, ни къ способомъ ихъ эксплоатаціи, онъ вынужденъ былъ обращаться къ популяр-

нымъ книгамъ и бумажнымъ документамъ, чтобы въ нихъ найти отвѣты на мучившіе его вопросы. Читая все это, онъ не видѣлъ ясно всю сложность желѣзнодорожнаго строительства и эксплоатаціи, находящихся въ тѣснѣйшей зависимости отъ множества мѣстныхъ условій, отъ экономическаго состоянія страны, состоянія ея промышленности и не только отъ культурности ея жителей, но и отъ ихъ характера.

Онъ не останавливался на мысли, что многія средства или способы дѣйствія, хорошія при однихъ условіяхъ, не пригодны въ другихъ; что многія цѣли могутъ быть достигаемы одинаково хорошо средствами очень различными; что до сихъ поръ еще многія цѣли твердо не установлены, а еще болѣе существуетъ мало способовъ разработанныхъ и оцѣниваемыхъ столь не одинаково, что чрезвычайно полезное и даже необходимое съ точки зрѣнія однихъ, представляется ненужнымъ и вреднымъ по увѣреніямъ другихъ. Одною изъ множества иллюстрацій такого состоянія дѣла можетъ служить случай, бывшій на парижскомъ когрессѣ въ 1900 году. Рѣчь шла о свойствахъ хорошихъ рельсовъ. Одинъ изъ выдающихся американскихъ инженеровъ, Дудлей, практически доказавшій свое искусство поддерживать путь въ отличномъ состояніи, указывалъ необходимость требовать рельсы изъ самой твердой стали. Вслѣдъ за его рѣчью поднимается другой американскій инженеръ и заявляетъ, что онъ тоже Дудлей, братъ только что говорившаго, авторъ всѣхъ тѣхъ главныхъ химическихъ изслѣдованій рельсовъ, которыя повсюду цитируются въ спеціальныхъ литературныхъ сочиненіяхъ. По глубокому убѣденію, основанному на этихъ химическихъ изслѣдованіяхъ, имѣющихъ въ глазахъ металурговъ большой вѣсъ, второй Дудлей заявляетъ, что онъ совершенно не согласенъ съ мнѣніемъ своего брата и считаетъ рельсы изъ мягкаго металла наиболѣе соотвѣтствующими всѣмъ практически важнымъ требованіямъ.

При такомъ различіи мнѣній, доходящимъ до противоположной оцѣнки даже простого понятія о большей или меньшей твердости рельсовой стали, нечего и ждать какого-нибудь единомыслія по вопросамъ болѣе сложнымъ,—а число такихъ вопросовъ въ постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ,

легіонъ. Разбираться въ такихъ вопросахъ даже **очень опытному человѣку не легко** и уже конечно не трудно впасть въ ошибку при оцѣнкѣ всей совокупности вопросовъ, касающихся нашей желѣзнодорожной сѣти, основывая свои сужденія на свѣдѣніяхъ, почерпнутыхъ изъ чтенія нѣсколькихъ статей. Еще менѣе удачными могутъ оказаться совѣты къ дальнѣйшей дѣятельности въ такомъ сложномъ дѣлѣ, какъ строительство, для расширенія нашей сѣти, имѣя въ виду и наши песчаныя пустыни, въ родѣ среднеазіатскихъ и громадные горные хребты и тундры сѣвера, и ровныя какъ столъ мѣста, встрѣчающіяся въ сѣверныхъ прибережьяхъ Чернаго моря и въ Западной Сибири, и особенно наши громадныя пространства съ крайне рѣдкимъ населеніемъ.

Если не вдумываться глубоко въ эти сложнѣйшіе (?) вопросы, говоритъ генералъ, многое изъ нихъ представляется очень простымъ и легко разрѣшимымъ. Глядя, какъ сдѣлано у сосѣдей, кажется стоитъ придержаться ихъ способа дѣйствія и идти проторенною ими дорогой.

Читая статьи Г. Мигулина, я невольно вспомнилъ дни давно прошедшей моей юности, когда мы изучали разныя системы укрѣпленій Вобана, Монталамбера и другихъ. Тогда такъ вѣрили въ системы и *такъ мало думали* о значеніи мѣтности, что всѣ наши упражненія въ устройствѣ крѣпостей дѣлались не на планахъ, хорошо выражающихъ рельефъ мѣстности, а на бѣлыхъ листахъ ватманской бумаги. Времена эти прошли, и инженеръ, собираясь строить крѣпость, прежде всего думаетъ не о системѣ, а о свойствахъ данной ему мѣстности. Онъ болѣе всего озабоченъ согласованіемъ различныхъ способовъ и средствъ обороны со свойствами мѣстности сообразно съ цѣлью укрѣпленія. Намѣреваясь устроить укрѣпленный лагерь, онъ выберетъ одни средства, а сооружая крѣпость—другія. Подобно этому долженъ поступать и инженеръ строитель желѣзной дороги и критикъ его дѣйствій. Одно дѣло строить магистраль — другое подъѣздной путь. Да и магистрали нельзя строить по одному шаблону.

Не видя необходимости вникать въ особенности разнообразнѣйшихъ условій, при которыхъ строились наши желѣз-

ныя дороги и при которыхъ онѣ эксплоатируются, авторъ объясняетъ недостатки ихъ—дѣйствительные и даже существующіе только въ его понятіи—немногими, очень простыми причинами. Вся дѣйствительная теперь убыточность нашихъ дорогъ, вся невозможность такъ же быстро, какъ въ Германіи, мобилизовать нашу армію, всѣ залежи, по его мнѣнію суть простыя и прямыя слѣдствія съ одной стороны неумѣлыхъ распоряженій разныхъ правительственныхъ органовъ и частныхъ предпринимателей при реализаціи капиталовъ для сооруженія сѣти, отсутствія надлежащаго плана всей сѣти; невниманія надзиравшихъ за строителями какъ частныхъ, такъ и казенныхъ дорогъ, и съ другой — результатъ крайней неумѣлости и расточительности (не говоря о злоупотребленіяхъ) строителей, а затѣмъ—крайняго неискуства лицъ, завѣдующихъ эксплоатаціею.

Конечно нельзя вполнѣ отвергать ни одного изъ упомянутыхъ неблагопріятныхъ и вредныхъ обстоятельствъ, не желая характеризировать нашу сѣть, созданную трудами многихъ тысячъ лицъ, между которыми были люди не только безупречные, но и большого таланта, нельзя оставлять безъ повѣрки первыя пришедшія въ голову объясненія. Неужели бывшіе дѣятели ничего не понимали въ своемъ дѣлѣ, неужели они не умѣли оцѣнить различія въ провозоспособности двуколейной жел. дороги отъ одноколейной, или имъ не были извѣстны выгоды и недостатки тяжелыхъ и легкихъ рельсовъ или шпалъ изъ сосны и дуба. Неужели пришла пора надоумить ихъ всѣхъ въ этихъ, казалось бы, столь близкихъ имъ вопросахъ. Если же профессоръ Мигулинъ по недоразумѣнію недостаточно вѣрно объясняетъ многія явленія и даетъ совѣты безполезные, и даже вредные, то изъ одного уваженія къ профессорскому званію слѣдуетъ привести доказательства тѣхъ или другихъ его заблужденій и представить болѣе вѣрную оцѣнку нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Приступая къ соображеніямъ такого рода, не лишне замѣтить, что нельзя назвать предметъ дурнымъ только потому, что есть другой предметъ, въ какомъ-нибудь отношеніи лучше этого. Нельзя, напримѣръ, сказать, что прусскія двухколейныя дороги, способныя пропускать 144 пары поѣздовъ въ

сутки, дурны потому, что по лондонской подземной дорогѣ въ одинъ изъ праздниковъ Пасхи было пропущено 1,200 поѣздовъ. Конечно профессоръ Мигулинъ не сталъ бы рекомендовать Пруссіи такое улучшеніе ея будущихъ дорогъ, чтобы онѣ могли пропускать по 1,200 поѣздовъ въ сутки. Такое устройство не оправдывалось бы дѣйствительными потребностями Пруссіи и сдѣлало бы ея дороги очень убыточными. Желѣзную дорогу надо строить сообразно съ свойствами страны, съ ея потребностями. Обсуждая нашу сѣть и намѣреваясь сравнивать ее съ сѣтями другихъ странъ, надо прежде всего вникнуть, на сколько эти страны похожи на Россію или въ чемъ онѣ отличаются.

Важныя для насъ въ данномъ случаѣ различія между Россіею и другими странами, какъ, напримѣръ, Германіей, Австріей, Франціей, Великобританіей и Америкой очень крупны и легко могутъ быть указаны въ немногихъ даже чертахъ.

Обращаясь къ сравнительной оцѣнкѣ нашихъ дорогъ съ дорогами другихъ упомянутыхъ странъ, надо остановиться на сѣти дорогъ Европейской Россіи, оставляя дороги азіатскія въ сторонѣ, какъ дороги весьма недавно начавшія свою дѣятельность и построенныя главнымъ образомъ съ цѣлями государственными, а не коммерческими и въ своемъ развитіи далеко еще не достигшія состоянія другихъ сравниваемыхъ дорогъ.

Населенность сравниваемыхъ странъ чрезвычайно разнообразна. Число жителей, приходящихся среднимъ числомъ на одну квадратную версту въ Великобританіи съ Ирландіей—135, въ Германіи—104, во Франціи—73, Австро-Венгріи—70, Европейской Россіи—20, Сѣв.-Амер. Соединенныхъ Штатахъ—8,2.

Густота населенія у насъ значительно ниже, чѣмъ въ другихъ упомянутыхъ государствахъ Европы, но въ два съ половиною раза болѣе, чѣмъ въ Америкѣ. Поэтому очевидно, что передвиженія какъ личныхъ сношеній жителей страны, такъ и для передачи грузовъ отъ отправителей къ получателямъ у насъ должны быть значительно больше, чѣмъ въ другихъ европейскихъ странахъ. Въ Америкѣ средняя густота населенія еще меньше нашей; но такъ какъ тамъ не только мел-

кія поселенія, но и города возникали по мѣрѣ распространенія желѣзнодорожной сѣти, то большіе центры промышленности и торговли развивались тамъ, куда приливъ заинтересованныхъ людей былъ легче и удобнѣе и потому условія для взаимныхъ сношеній въ Америкѣ значительно лучше. Это все и отразилось на средней величинѣ переѣздовъ пассажировъ и среднемъ пробѣгѣ грузовъ.

За шесть лѣтъ съ 1896 по 1901 включительно средній проѣздъ пассажировъ былъ: въ Германіи 22 версты, во Франціи—29, въ Австро-Венгріи (33—37)—35, въ Европ. Россіи —(120—104)—111, Сѣв.-Амер. Соединен. Штатахъ (38—43) 40.

Въ то время, когда въ Германіи пассажиру для выполненія его дѣлъ достаточно проѣхать среднимъ счетомъ по 22 версты, у насъ надо проѣхать 111 верстъ, или въ пять разъ болѣе.

Средняя величина пути, проходимаго перевозимыми грузами, въ промежутокъ времени 1896—1901 года была:

въ Германіи	(94—99)	97	вер.
» Франціи.	(119—131)	124	»
» Австро-Венгріи	(92—102)	101	»
» Европейск. Россіи	(233—224)	230	»
» С.-А С.-Штатахъ	(188—204)	196	»

Слѣдовательно, средняя перевозка нашихъ грузовъ, немного превосходя американскую, почти вдвое больше остальныхъ европейскихъ.

Наши географическія условія такъ много отличаются отъ западно-европейскихъ, что при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ мы были должны идти совсѣмъ не такъ, какъ наши западные сосѣди. Намъ нужно было строить наши дороги скромнѣе нашихъ сосѣдей, избѣгая всего, что только не представлялось безусловно необходимымъ. Смотря на эту сторону дѣла, профессоръ Мигулинъ говоритъ, что „у насъ постройка дорогъ отличалась невѣроятной дороговизной“ и объясняетъ это неискуствомъ финансированія нашихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, неумѣлостью нашихъ строителей, ихъ расточительностью и прямыми злоупотребленіями. Дѣйствительно, въ отдѣльныхъ случаяхъ все это бывало, но найти

оцѣнку всей совокупности явленій нельзя, не приступая или къ подробной оцѣнкѣ всѣхъ безъ изъятія фактовъ, опредѣлившихъ стоимость сооруженія, или хотя бы безъ сравненія средней стоимости версты нашихъ дорогъ съ такою же среднею стоимостью дорогъ иностранныхъ, вводя въ эту стоимость какъ расходы по первоначальной постройкѣ, такъ и по всѣмъ позднѣйшимъ улучшеніямъ.

Обсуждая финансовыя мѣры, нельзя упускать изъ вида, какъ мало до сооруженія сѣти были изучены наши производительныя силы и какъ мало были извѣстны потребности въ улучшенныхъ сообщеніяхъ. Съ тѣми свѣдѣніями нельзя было приступать къ составленію плана всей сѣти на основахъ сколько-нибудь твердыхъ. Эти же недостатки знаній нашей страны, даже относительно мѣстностей ближайшихъ къ Москвѣ, набрасывали на всѣ соображенія и расчеты о будущей дѣятельности той или другой проектировавшейся дороги тѣнь сомнѣнія и вызывали опасенія, что возможныя крупныя ошибки въ экономическихъ расчетахъ приведутъ не къ ожидаемымъ барышамъ, а къ крупнымъ убыткамъ. Такія опасенія были настолько сильны и такъ распространены, что акціи московско-рязанской желѣзной дороги, приносившей въ восьмидесятыхъ годахъ дивиденда по нѣсколько десятковъ рублей, за нѣсколько лѣтъ передъ тѣмъ охотно продавались по 60 рублей за акцію. Выгодныя реализаціи капиталовъ для предпріятій, казавшихся столь шаткими, были дѣломъ едва ли часто исполнимымъ.

Въ статьяхъ профессора Мигулина нѣтъ изслѣдованій о состояніи денежныхъ рынковъ во время бывшихъ реализацій капиталовъ для устройства нашихъ желѣзныхъ дорогъ, поэтому трудно было бы безъ спеціальнаго изслѣдованія оцѣнить достоинства и недостатки бывшихъ финансовыхъ операцій.

Переходя къ техникѣ строительства и къ пріемамъ эксплоатаціи съ тѣмъ, чтобы разсмотрѣть, насколько они содѣйствовали теперешней бездоходности сѣти дорогъ Европейской Россіи, надо сказать, что изъ статистическихъ данныхъ министерства путей сообщенія за 1901 годъ видно, что

стоимость устройства одной версты къ концу этого года была:

въ Европейской Россіи	107.800	руб.
» Австро-Венгріи	109.600	»
» Германіи	135.400	»
» Франціи.	176.800	»
» Великобританіи съ Ирландіей . . .	339.500	»
» С.-А.-Соед. Штатахъ	79.500	»

Итакъ, изъ всѣхъ упомянутыхъ европейскихъ групъ наши дороги оказываются наиболѣе дешевыми. Но онѣ дороже американскихъ. Вліяніе этой болѣе дешевой постройки будетъ указано, когда рѣчь будетъ идти о безопасности движенія въ разныхъ странахъ.

Ваше Высокопревосходительство, начальства Вы не боитесь, потому что Вы сами начальство; побойтесь же хоть Бога. Въ ряду приведеннаго перечня Вы сравниваете величины несравнимыя.

Желѣзныя дороги, кромѣ однѣхъ поставленныхъ Вами во главѣ, составили могучій рычагъ для экономическаго и политическаго развитія всѣхъ странъ міра. У насъ они разорили Россію, вовлекши ее въ огромную задолженность, создали на счетъ казны многочисленныхъ милліонеровъ и еще болѣе многочисленныхъ грабителей-чиновниковъ, состоявшихъ негласно на службѣ концессіонеровъ, всегда бывшихъ заклятыми врагами казны, которая оплачивала чиновниковъ каждое 20-ое число, раздавая имъ, кромѣ того, надлежащія награды за разграбленіе казны въ сообщничествѣ концессіонеровъ.

Если, несмотря на многія дѣйствительно бывшія неблагопріятныя финансовыя операціи, сильно повысившія поверстную стоимость нѣкоторыхъ дорогъ, говоритъ генералъ, достигнута, тѣмъ не менѣе, приведенная выше средняя цѣна версты, то произошло это только благодаря очень экономной (?!!) (не скупой) постройкѣ многихъ нашихъ дорогъ.

Эти-то болѣе расчетливо строившіяся дороги, по мнѣнію профессора Мигулина, заслуживаютъ еще большаго порицанія, чѣмъ прежнія, дорого стоившія (?) дороги. Тогда, — говоритъ онъ, — строили хотя и дорого, но хорошо, а теперь стали

строить дороги исключительно одноколейныя, даже узкой колеи, съ легковѣсными рельсами, съ уменьшеннымъ количествомъ шпалъ, съ тонкимъ баластомъ, съ допущеніемъ предѣльныхъ уклоновъ, закругленій, безъ мостовъ черезъ большія рѣки и т. д. Всѣ эти порицанія, высказанныя хотя и авторитетнымъ тономъ, но по наслышкѣ, не слѣдуетъ ставить не спеціалисту-автору въ большую вину; но пояснить для публики ихъ истинное значеніе не безполезно.

Разумно ли строить одноколейныя дороги? Разница въ стоимости одноколейной и двуколейной дороги не всегда одинакова; но приблизительно можно считать ее процентовъ въ 30. По одноколейной дорогѣ, при надлежащемъ ея устройствѣ, можно пропускать до пяти паръ пассажирскихъ поѣздовъ и столько товарныхъ и служебныхъ поѣздовъ, что безъ особаго затрудненія она будетъ перевозить до 200,000 пудовъ въ сутки, считая въ обѣ стороны. Въ годъ можно перевозить всего 70,000,000 пудовъ. Выше было уже упомянуто, что средній пробѣгъ груза у насъ оказывается въ 230 верстъ, слѣдовательно на одноколейной линіи, протяженіемъ въ 2,300 верстъ, произойдетъ десять разъ пріемъ и сдача грузовъ. Другими словами, она перевезетъ въ теченіе года до 700.000,000 пудовъ, и такъ какъ теперь полная длина нашей сѣти дорогъ Европейской Россіи безъ малаго 46,000 верстъ, то если бы всѣ наши дороги были одноколейными, онѣ могли бы перевезти до 14 миліардовъ пудовъ. Всѣхъ же грузовъ было перевезено въ 1901 году немного болѣе 9 миліардовъ пудовъ. На устройство въ два пути всѣхъ или большей части дорогъ нашей сѣти надо было бы израсходовать не менѣе миліарда рублей сверхъ сдѣланныхъ затратъ. Этотъ добавочный расходъ рѣшительно нельзя было бы оправдать потребностями комерческаго движенія. Отсюда ясно, что двуколейныя дороги слѣдовало строить только тамъ, гдѣ въ нихъ была дѣйствительная нужда, которую усматривали или въ особенно большомъ коммерческомъ движеніи, или въ соображеніяхъ о мобилизаціи, или сосредоточеніи нашей арміи. Предвидѣть теперь, какъ думаетъ профессоръ Мигулинъ, наступленіе въ скоромъ времени, необходимости замѣнять одноколейныя дороги двуколейными, нѣтъ никакого основанія. Часть нашей

сѣти съ двумя колеями вовсе не особенно и мала по сравненію съ тѣмъ, что встрѣчается въ другихъ странахъ: въ 1901 году эта часть была:

въ Европейской Россіи	0,22
» Австро-Венгріи	0,11
» Германіи	0 36
» Франціи	0,45
» Великобританіи съ Ирландіей . .	0,56
» С.-А. Соед. Штатахъ	0,08

т. е. у насъ она почти втрое больше, чѣмъ въ Америкѣ, вдвое больше чѣмъ въ Австріи, только въ полтора раза менѣе, чѣмъ въ Германіи и т. д.

Что касается дорогъ съ узкою колеею, то такихъ дорогъ у насъ всего-то 2,294 версты или не болѣе 5 процентовъ длины европейской сѣти, да изъ нихъ одна линія Ярославль-Архангельскъ 802 версты и другая за Волгою Рязанско-Уральская 619 верстъ. Эти двѣ линіи общею длиною 1,421 верста, врядъ ли скоро придется передѣлывать въ ширококолейныя. Изъ числа остальныхъ 800 верстъ узкоколейныхъ дорогъ, выстроенныхъ подъ вліяніемъ бывшаго большого увлеченія узкою колеею, нѣкоторыя конечно придется перестроить въ недалекомъ будущемъ. Но такая перестройка вовсе не такъ дорога.

Легковѣсные рельсы на желѣзной дорогѣ теперь многихъ пугаютъ такъ же, какъ бывало жупелъ пугалъ московскихъ купчихъ. Вопросъ о теоретически правильномъ опредѣленіи размѣра и вмѣстѣ съ тѣмъ вѣса рельсовъ, сообразнаго со скоростью хода поѣздовъ, давно уже изучается учеными инженерами разныхъ странъ; но только въ послѣднее время—именно въ Россіи—онъ получилъ разрѣшеніе наиболѣе всестороннее. Практическое же доказательство безопасности такъ называемыхъ легкихъ рельсовъ доказано у насъ многолѣтнимъ употребленіемъ ихъ на дорогахъ: Московско-Брестской, Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской и другихъ. На этихъ дорогахъ при постройкѣ были положены рельсы вѣсомъ въ 20 фунтовъ въ погонномъ футѣ. Болѣе 20 лѣтъ ходили по нимъ очень скорые поѣзда безъ всякаго вреда. Къ концу своей службы эти рельсы стерлись и конечно поте-

ряли часть своего вѣса, но сняты были не потому, что угрожали опасностью движенію, а потому, **что при изнашиваніи получили слишкомъ неправильный, не прямой видъ** (?!). Не мало лѣтъ уже служатъ рельсы въ 18 фунтовъ на футъ на горной Тифлисъ-Карской жел. дорогѣ и до сихъ поръ ни отъ кого не слышно жалобъ на ихъ непригодность (?!).

Упоминаніе предѣльныхъ уклоновъ и закругленій въ числѣ крупныхъ недостатковъ, допускаемыхъ въ послѣднее время нашего строительства, попало вѣроятно тоже по недоразумѣнію. Ни тѣ, ни другіе у насъ ничуть не больше, чѣмъ допускается на заграничныхъ дорогахъ и ѣздить по нимъ можно съ очень большими скоростями. Выборъ болѣе или менѣе крутыхъ уклоновъ неразрывно связанъ съ вопросомъ о силѣ паровозовъ: если выгоднѣе затратить лишнія суммы при устройствѣ пути съ малыми уклонами, чѣмъ заводить и эксплоатировать тяжелые паровозы, то надо дѣлать малые уклоны, если же расчетъ указываетъ, что дешевле завести и передвигать тяжелые паровозы, чѣмъ дѣлать огромныя насыпи и выемки, требуемыя малыми уклонами и вмѣстѣ съ тѣмъ удлинять путь, то благоразумнѣе допустить крутые уклоны и закругленія. По этому вопросу никакого общаго правила дать нельзя. Надо разсматривать каждую дорогу отдѣльно, принимая еще въ расчетъ густоту ожидаемаго движенія.

Число шпалъ подъ рельсомъ опредѣляется слишкомъ простымъ расчетомъ и потому о немъ говорить не стоитъ, также не стоитъ останавливаться и на толщинѣ баласта, которую можно всегда увеличивать по мѣрѣ надобности и безъ всякой перестройки дороги. Относительно дурного нашего строительства остается сказать только о предполагаемомъ ухудшеніи подвижного состава. Съ 1894 года министерство путей сообщенія почти не заказывало товарныхъ паровозовъ съ шестью колесами и построило нѣсколько тысячъ паровозовъ восьмиколесныхъ. Въ это время оно имѣло въ своемъ распоряженіи дороги съ очень дѣятельной перевозкою, для которой шестиколесные паровозы оказывались не вполнѣ удовлетворительными, ставило новые паровозы тамъ, гдѣ въ нихъ была настоятельная нужда, и передавало болѣе слабые паровозы на дороги новыя, на которыхъ въ началѣ всегда движеніе бы-

ваетъ слабое и на которыхъ шестиколесные паровозы могутъ вполнѣ удовлетворять всѣмъ требованіямъ службы.

Пассажирскіе вагоны наши только улучшались, а товарные измѣнены для увеличенія ихъ грузоподъемности. Прежде они строились, какъ вездѣ въ Европѣ, съ подъемною силою въ 600 пуд., а теперь они поднимаютъ 750 пуд. Ясно, что подвижной составъ не ухудшался за послѣднее время, а улучшался.

Если бы по поводу указанной выше сравнительно малой средней поверстной стоимости нашихъ желѣзныхъ дорогъ возникло сомнѣніе, не получали ли мы дорогъ, слишкомъ мало приспособленныхъ къ перевозкѣ грузовъ, то вотъ точныя статистическія данныя относительно количества провозимыхъ грузовъ. Число пудовъ груза, провозимаго среднимъ числомъ по каждой верстѣ дорогъ, въ 1901 году было:

въ Европейской Россіи	48.800 000	пуд.
» Австро-Венгріи	27.600.000	»
» Германіи	42.900.000	»
» Великобританіи и Ирландіи. . .	94.500.000	»
» С.-А. Соед. Штатахъ.	46.600.000	»

Изъ этого сопоставленія видно, что только въ Великобританіи съ Ирландіею, съ ихъ гораздо болѣе дорогими и лучше оборудованными дорогами, имѣющими двухколейныхъ дорогъ болѣе нашего, количество груза, проходящаго среднимъ числомъ по каждой верстѣ пути, болѣе чѣмъ у насъ. Во всѣхъ остальныхъ упомянутыхъ странахъ, не выключая и С.-А. Соед. Штатовъ, дороги загружены менѣе нашихъ.

Итакъ, слѣдуетъ сказать, что при всѣхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ постройку нашихъ дорогъ, полученъ въ заключеніе всего результатъ, не вызывающій тревожныхъ мыслей относительно умѣнья строить ихъ. Россіи дѣйствительно придется строить еще много дорогъ и надо только заботиться, чтобы ни одинъ частный случай не былъ оставленъ безъ вниманія нашихъ достаточно компетентныхъ лицъ, умѣющихъ безъ постороннихъ совѣтовъ разумно, не увлекаясь, разбираться въ сложномъ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства.

Строить намъ придется по всей вѣроятности много по

двумъ причинамъ: 1) потому, что количество перевозимыхъ у насъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ и пассажировъ растетъ быстрѣе, чѣмъ увеличивается протяженіе дорогъ, 2) потому, что наши дороги желательно нѣсколько разгрузить, чтобы уменьшить наши залежи Протяженіе желѣзныхъ дорогъ съ 1896 года по 1901 годъ возросло съ 33,711 верстъ до 43,714, т. е. почти на 30 процентовъ, а общее количество грузовъ малой скорости въ то же время выросло съ 6,087 до 9,065 миліардовъ пудовъ, т. е. почти на 49 процентовъ, и количество пудовъ, проходящихъ среднимъ числомъ по каждой верстѣ дороги, съ 42.700,000 до 48.800,000 пудовъ, т. е. возросло на 14 процентовъ. Число пассажировъ въ то же время возросло съ 65,5 до 111 милліоновъ, т. е. на 70 процентовъ.

Второю важною причиною бездоходности и **вообще безпомощности** нашей рельсовой сѣти, едва къ ней предъявляются сколько-нибудь усиленныя требованія, является, по мнѣнію профессора Мигулина, крайне неудовлетворительная обстановка ея эксплоатаціи.

Въ подтвержденіе такого положенія профессоръ останавливается лишь на размѣрѣ эксплоатаціоннаго расхода въ сравненіи съ валовымъ сборомъ; говоритъ, что „казенныя дороги поглощаютъ 67 — 70 процентовъ валового дохода, тогда какъ частныя 63 — 67 процентовъ“, и полагаетъ, что „процентъ эксплоатаціонныхъ расходовъ у насъ выше чѣмъ гдѣ бы то ни было и имѣетъ тенденцію не къ пониженію (какъ въ Сѣв. Америкѣ, гдѣ вообще расходы эксплоатаціи очень велики), а къ непрерывному росту (за 10 лѣтъ на 10 проц., съ 58 — 60 проц. до 68—70 проц. въ среднемъ, тогда какъ въ Германіи, Австро-Венгріи, Англіи не болѣе 62—63 проц., во Франціи даже 51 проц., въ Америкѣ 65 проц.)“.

Остановившись на такомъ одностороннемъ освѣщеніи, принимая вдобавокъ не всегда вѣрныя цифры и совершенно упуская самыя существенныя обстоятельства, имѣющія вліяніе на величину отношенія между расходами эксплоатаціи и валовыми доходами, авторъ неизбѣжно шелъ къ ошибочнымъ заключеніямъ.

Достоинства экплоатаціи опредѣляются не однимъ отно-

шеніемъ расхода къ валовому доходу, но и умѣньемъ пользоваться какъ путемъ, такъ и подвижнымъ составомъ дорогъ и, наконецъ, степенью безопасности движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

Говоря о доходности нашихъ дорогъ, нельзя оставлять безъ вниманія всѣ эти обстоятельства.

Прежде всего надо вѣрно установить процентное отношеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ къ валовымъ сборамъ. Въ періодъ времени съ 1891 по 1901 годъ включительно

Эти отношенія были :	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.
въ Европейской Россіи . .	58	59	60	62	64	67%
» Австро-Венгріи . . .	54	57	58	60	62	65%
» Германіи	55	56	60	60	63	66%
» Франціи.	53	52	51	51	54	56%
» Великобр. съ Ирландіей .	56	57	58	59	62	63%
» С.-А. Соед. Штатахъ .	67	67	66	65	65	65%

Кромѣ Америки процентъ вездѣ повышался и за послѣдній годъ былъ значительно меньше нашего въ одной только Франціи.

Но эксплоатаціонная стоимость перевозки пассажировъ и товаровъ на одну версту въ 1901 году были:

	Пассажировъ	Товаровъ
въ Европейской Россіи. . .	1.36 коп.	1/76 коп.
» Австро-Венгріи	2,34 —	1/7 —
» Германіи	2,20 —	1,68 —
» Франціи	1,82 —	1/72 —
» Великобрит. съ Ирландіей.	1,37 —	1/113 —
» С.-А. Соед. Штатахъ . .	4,21 —	1 103 —

Стоимость перевозки пассажировъ на нашихъ дорогахъ дешевле чѣмъ гдѣ-либо. Стоимость перевозки товаровъ дешевле, чѣмъ въ Европейскомъ контингентѣ и дороже чѣмъ въ Великобританіи и Америкѣ.

Такая же стоимость перевозки одного пуда полезнаго груза (т. е. пассажировъ и товаровъ, принимая одного пассажира равнымъ 50 пудамъ товара) на версту разстоянія, повысившаяся въ упомянутый промежутокъ времени, за исключеніемъ Америки, гдѣ она понизилась, достигла въ 1901 году:

въ Европейской Россіи	1/74 коп.
» Австро-Венгріи	1/57 —
» Германіи	1/51 —
» Франціи	1/58 —
» Великобританіи съ Ирландіей . .	1/83 —
» С.-А. Соединенн. Штатахъ . . .	1/75 —

Для оплаты этихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ взималось въ 1901 году за перевозку пассажировъ, товаровъ или за 1 пудъ полезнаго груза:

	Пассажировъ	Товаровъ	1 пудъ полезнаго груза
		копейки	
въ Европейской Россіи . . .	1,10	1/50	1/49
» Австро-Венгріи	1,80	1/39	1/37
» Германіи	1,82	1/43	1/33
» Франціи	1,79	1/36	1/32
» Великобританіи и Ирландіи .	1,23	1/66	1/53
» С.-А. Соединенн. Штатахъ .	3,74	1/65	1/49

Оказывается, что въ Европѣ самыя высокія и почти равныя оплаты за перевозку пуда полезнаго груза установлены во Франціи и Германіи; у насъ, какъ въ Америкѣ, плата въ полтора раза менѣе, а въ Великобританіи еще нѣсколько менѣе.

Разницы между взимаемыми за перевозку полезнаго пуда на версту платами и эксплоатаціонными расходами желѣзныхъ дорогъ при перевозкахъ въ 1901 году были:

въ Европейской Россіи . .	1/49—1/74=0,00690 коп.
» Австро-Венгріи . . .	1/37—1/57=0,00949 —
» Германіи	1/33—1/51=0,01069 —
» Франціи	1/32—1/58=0,01401 —
» Великобританіи и Ирландіи.	1/53—1/83=0,00682 —
» С.-А. Соединенн. Штатахъ.	1/49—1/75—0,00708 —

Этими-то разностями и приходится оплачивать капиталы, затраченные на постройку дорогъ. Эти разницы почти одинаковы у насъ, въ Великобританіи и въ Америкѣ, но Германская разница выше нашей на 55 процентовъ, а французская на 100 процентовъ. Сообразно съ различіемъ этихъ чистыхъ остатковъ и различію капиталовъ, затраченныхъ на

сооруженіе одной версты дороги средняго достоинства, и получаются проценты на затраченные капиталы.

Размѣръ процентовъ въ промежуткѣ времени съ 1896 по 1901 годъ включительно нѣсколько колебался, — падая во всѣхъ европейскихъ странахъ и возвышаясь въ одной Америкѣ, былъ среднимъ числомъ:

	Средній	
	Съ 1896 по 1901 г.	За 1901 г.
въ Европейской Россіи . .	4,43 %	3,9 %
» Австро-Венгріи . . .	3,98 %	3,5 %
» Германіи	5.81 %	4,9 %
» Франціи	4,2 %	3,8 %
» Великобританіи съ Ирландіей	3,6 %	3,3 %
» С.-А. Соединен. Штатахъ .	3,97 %	4 6 %

Пониженіе дохода у насъ произошло отъ пониженія какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго тарифовъ. Платы за передвиженіе на одну версту разстоянія были въ копейкахъ.

Года	Пассажировъ	Товаровъ
1892 . . .	1,16	1/41
1893 . . .	1,25	1/41
1894 . . .	1,23	1/42
1895 . . .	1,03	1/44
1896 . . .	0.98	1/44
1897 . . .	0,95	1/46
1898 . . .	0,94	1/48
1899 . . .	0,96	1/48
1900 . . .	0 93	1/48
1901 . .	0,93	1/48
1902 . .	0.93	1/48

Благодаря этимъ пониженіямъ, коснувшимся особенно пассажирскаго тарифа, возросли какъ тѣ, такъ и другія перевозки. При очень незначительныхъ пониженіяхъ среднихъ пробѣговъ пассажирскаго (въ 1896 г.—115 вер., въ 1902 г.—101 вер.) товарнаго (въ 1896 г. — 232,66 вер., въ 1902 г. — 225,35 вер.), количества перевозимыхъ предметовъ возросли очень значительно. Ростъ числа пассажировъ въ миліонахъ и грузовъ въ миліонахъ пудовъ былъ слѣдующій:

Года	Пассажировъ	Грузовъ
1892 . . .	47	4485
1893 . . .	49,4	4846
1894 . . .	53,7	5422
1895 . . .	58,6	5589
1896 . . .	65,5	6145
1897 . . .	71,4	7819
1898 . . .	80,2	7326
1899 . . .	89,2	8108
1900 . . .	97,8	9090
1901 . . .	105,8	9162
1902 . . .	111,1	9450

Выгодная товарная перевозка нѣсколько болѣе чѣмъ удвоилась при немного уменьшенной выгодности отдѣльныхъ перевозокъ вслѣдствіе уменьшенія тарифа; а убыточная пассажирская перевозка возросла тоже болѣе чѣмъ вдвое и при еще большей и при томъ значительно увеличившейся убыточности отдѣльныхъ перевозокъ вслѣдствіе сильнаго пониженія тарифовъ. Эта двойная причина вызвала увеличеніе валового сбора не только полнаго, но и на версту, и еще большее увеличеніе расхода какъ полнаго, такъ и на версту.

Поверстные доходы и расходы и полные прибыли (+) и (—) желѣзныхъ дорогъ были:

Въ	Доходы	Расходы	Разность	Прибыли	Убыли
	Миллiоны				
1892 . . .	109,94	70,70	39,24		—34,731
1893 . . .	117,99	71,54	46,45		—17,448
1894 . . .	120,94	70,59	50,35		— 2 029
1895 . . .	124,28	71,92	52,36	+ 2 275	
1896 . . .	126,81	73,56	53,25	+12,342	
1897 . . .	127,81	75,41	52,40	+12,631	
1898 . . .	128,87	76,80	52,07	+20,220	
1899 . . .	130,18	80,26	49,92	+15,358	
1900 . . .	134,12	85,41	48,71	+13,251	
1901 . . .	131,04	87,33	43,71		—11,517
1902 . . .	130,29	86,49	43,80		—12,947

Послѣдніе три столбца указываютъ, что при удлиненіи сѣти и увеличеніи перевозокъ понижается та разность между валовымъ поверстнымъ доходомъ и эксплоатаціоннымъ расхо-

домъ, которая оказывается достаточною для безубыточной работы всей сѣти.

Такъ, въ 1894 году при разности въ 5,035 руб. на версту потребовались еще приплаты, а послѣ значительнаго возрастанія перевозокъ, вызваннаго значительнымъ пониженіемъ тарифовъ, въ 1900 г. при разности въ 4,871 р. былъ еще барышъ, достигавшій 13.251,000 р.; но дальнѣйшій ростъ удешевленныхъ перевозокъ, достигшій 400 мил. пудовъ груза и 13 мил. пассажировъ, привелъ уже къ убыточной работѣ— и въ 1902 г. приплата казны достигла почти 13 миліоновъ рублей.

Если возможность перевозить большее количество грузовъ по недорогой цѣнѣ вызвала болѣе энергическую дѣятельность въ странѣ и побудила къ производству новыхъ, не производившихся по неимѣнію сбыта товаровъ въ количествѣ 400 мил. пудовъ и если ради нихъ 13 милл. пассажировъ должны были совершить поѣздки въ среднемъ по 10 верстъ, то какъ бы ни были дешевы товары, ихъ стоимость должна была далеко превосходить расходъ въ 13 мил. рублей. Мы, вырабатывая въ среднемъ 4,43 и спускаясь до 3,9%, очевидно должны были нести все болѣе и болѣе значительные убытки, но убытки эти произошли не отъ тѣхъ или иныхъ недостатковъ эксплоатаціи, а отъ измѣнившихся подъ вліяніемъ тарифовъ условій перевозки.

Слѣдуетъ однако оговориться тотчасъ же, что мы несемъ убытки съ точки зрѣнія предпринимательской или, какъ говорятъ у насъ, съ точки зрѣнія желѣзнодорожниковъ; но были ли эти недовыручки убытками съ точки зрѣнія государственной—это еще вопросъ, подлежащій обсужденію.

Дѣйствительно, стоило бы среднюю провозную плату за пудо-версту товара повысить на 1/250 к., причемъ средняя плата сдѣлалась бы 1/40 вмѣсто 1/47 и была бы еще значительно ниже существующихъ платъ на европейскомъ континентѣ, и притомъ увеличить среднюю плату за проѣздъ пассажиромъ версты на 1/4 к., причемъ нашъ тарифъ остался бы еще гораздо ниже тарифовъ всѣхъ остальныхъ странъ и результаты эксплоатаціи получились бы совсѣмъ иные. Если бы

эти повышенія платъ не уменьшили бы перевозокъ товаровъ и передвиженія пассажировъ, то бывшее въ 1901 году грузовое движеніе въ 2.072 миліарда пудо-верстъ дало бы болѣе 80 милліоновъ лишняго сбора и выручка съ пассажировъ, сдѣлавшихъ 13.103 милл. верстъ, дала бы болѣе 33 милл. руб., и мы получили бы болѣе 100 милліоновъ барыша сверхъ оплаты капиталовъ на сооруженія, вмѣсто 11,5 милліоновъ убытка.

Что для государства выгоднѣе — сохраненіе ли этихъ 110 милліоновъ рублей въ карманахъ отправителей и пассажировъ и улучшеніе экономическихъ условій дѣятельности многихъ милліоновъ лицъ, или сосредоточеніе главной доли этихъ денегъ въ рукахъ казны и остальной доли въ рукахъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей — объ этомъ можно разсуждать различно.

Въ тяжелое время войны второе можетъ быть и выгоднѣе государству, но во время мира едва ли можно опровергать большую выгоду перваго, говоритъ генералъ.

Исходя изъ такой точки зрѣнія, нельзя считать наши дороги убыточными и ихъ эксплоатацію расточительною.

Достоинство эксплоатаціи не выражается, какъ уже было упомянуто, одними денежными результатами: надо еще посмотрѣть, **умѣютъ ли** желѣзныя дороги пользоваться своимъ путемъ и своимъ подвижнымъ составомъ и достаточно ли обезпечивается безопасность движенія, какъ для пассажировъ, такъ и для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Что касается **умѣнья** пользоваться путемъ, то уже было сказано (?), что средняя перевозка грузовъ на каждую версту дороги у насъ (48.800,00 пуд.) выше чѣмъ во всѣхъ остальныхъ странахъ (въ Германіи 42,900.000, въ Америкѣ 46.000,000) и уступаетъ только Великобританіи (94.500,000) съ ея чрезвычайно развитыми и втрое дороже чѣмъ у насъ стоящими дорогами.

Для такихъ перевозокъ дороги имѣли въ 1901 г. подвижной составъ въ слѣдующихъ размѣрахъ на версту дороги.

	Товарныхъ и багажныхъ вагоновъ
въ Европейской Россіи	6,80
» Австро-Венгріи	5,60
» Германіи.	9,00
» Франціи	8,26
» Великобританіи съ Ирландіей . .	22,67
» С.-А. Соедин. Штатахъ. . . .	5,13

Слѣдовательно каждый вагонъ служилъ для перевозки на 1 версту:

въ Европейской Россіи	7.176.000 пуд.
» Австро-Венгріи	4.929.000 —
» Германіи	4.767.000 —
» Франціи.	3.354.000 —
» Великобританіи съ Ирландіей .	4.170.000 —
» С.-А. Соедин. Штатахъ . . .	9.083.000 —

Только въ Америкѣ вагонъ служилъ для перевозки значительно большаго груза; но при этомъ нельзя упускать изъ виду, что грузоподъемная сила американскихъ вагоновъ въ 2 раза или на 100 % и болѣе превосходитъ грузоподъемную силу нашихъ товарныхъ вагоновъ Не смотря на такую громадную разницу, американскіе вагоны перевозятъ болѣе нашихъ всего на 26 %. Ясно, что и вагонами мы пользуемся удовлетворительно, и едва ли намъ слѣдуетъ мѣнять нашу систему пользованія ими.

Переходя къ обстоятельствамъ, опредѣляющимъ степень безопасности движенія какъ для пасажировъ, такъ и для служащихъ, вынужденъ, за неимѣніемъ подъ руками статистическихъ матерьяловъ для иностранныхъ дорогъ. остановиться на годахъ уже довольно давно прошедшихъ. Незначительная измѣняемость этихъ обстоятельствъ не возбуждаетъ сомнѣній въ вѣрности главныхъ выводовъ.

Въ теченіе годовъ 1891, 2 и 3 при проѣздѣ 10.000,000 пасажировъ по 100 верстъ каждымъ часть ихъ погибла и другая, нѣсколько большая часть получала раны или вообще увѣчья. Размѣры этихъ несчастій были:

Въ Америкѣ:	Убитыхъ	Увѣчныхъ	Всего
въ 1891 г. . .	15	156	171
» 1892 ». . .	22	283	205
» 1893 ». . .	9,3	130	139,3

По поводу числа убитыхъ въ официальномъ отчетѣ сказано, что полное число убитыхъ въ 1893 году 170 пасажировъ было чрезвычайно мало и что за всѣ предыдущіе семь лѣтъ наименьшее число убитыхъ было 286.

Въ другихъ спрашиваемыхъ странахъ при проѣздѣ 10.000,000 пасажирами по 100 верстъ:

Во Франціи было:	Убитыхъ	Изувѣченныхъ
въ 1892 г.	7,7	38,5
» 1893 ».	7,1	41,3
» 1894 ».	8,4	43,9

Въ Германіи было:	Убитыхъ	Изувѣченныхъ
въ 1891 г.	4,3	14,0
» 1892 »	4,3	19,2
» 1893 »	5,4	15,0

Въ Россіи было:	Убитыхъ	Изувѣченныхъ
» 1892 ».	8	25
» 1893 ».	7	26
» 1894 »	7,5	26

Изъ этихъ чиселъ видно, что безопасность движенія пасажировъ въ Россіи стоитъ между германскою и французскою и по отношенію къ числу лишенныхъ жизни 2, въ 3 раза выше американской, а по отношенію къ увѣчьямъ въ 6, въ 7 разъ выше.

Опасности, сопровождающіяся дѣятельностью служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, съ полною яркостью рисуются официальною статистикою желѣзныхъ дорогъ С.-А. Соединенныхъ Штатовъ. Изъ этихъ отчетовъ за 1891—1893 гг. видно, что въ теченіе этихъ годовъ

	было убитыхъ:		увѣчныхъ:	
	всего	одинъ изъ числа	всего	одинъ изъ числа
1891 . . .	2,660	296	26,140	30
1892 . . .	2,554	322	28,267	29
1893 . . .	1,811	433	25,696	31

Въ отчетѣ за этотъ послѣдній годъ сказано, что изъ числа поѣздной прислуги было убито 1 изъ 155 и получилъ увѣчья 1 изъ 11 служащихъ. На каждыя 1.000,000 верстъ, пройденныя поѣздами, число пострадавшихъ служащихъ было:

Въ Америкѣ:	Убитыхъ	Увѣчныхъ	Всего
въ 1891 г. . . .	3,5	34,7	40,2
» 1892 » . . .	2,1	23,4	25,5

За 1893 годъ числа не приводятся за отсутствіемъ указанія числа верстъ, пройденныхъ поѣздами.

Относительно Америки слѣдуетъ однако отмѣтить еще, что всѣ статистическія свѣдѣнія относятся только къ дорогамъ, получающимъ въ годъ не менѣе 3,000,000 долларовъ. Общая ихъ совокупность составляетъ 67,41% всего протяженія с.-американской сѣти. Объ остальныхъ дорогахъ, составляющихъ 32,59%, статистическихъ данныхъ нѣтъ. Тѣмъ не менѣе не можетъ быть сомнѣнія, что и на этихъ послѣднихъ дорогахъ бываютъ и убитые и раненные, и такъ какъ оборудованіе ихъ значительно хуже первыхъ, то и число несчастій сравнительно болѣе. Полная длина вторыхъ составляетъ почти половину первыхъ, и потому немудрено, что полное число пострадавшихъ значительно превышаетъ вышеприведенныя числа.

Въ европейскихъ государствахъ на 1.000,000 верстъ, пройденныхъ поѣздами:

	Служащихъ	
Во Франціи:	убитыхъ	увѣчныхъ
въ 1892 . . .	1	2,62
» 1893 . . .	1	2,45
» 1894 . . .	0 9	2,38
Въ Германіи:		
» 1891 . . .	1,29	6,47
» 1892 . . .	1,18	6,23
» 1893 . . .	1,22	5,94
Въ Россіи:		
» 1892 . . .	1,88	4,45
» 1893 . . .	1,66	3,98
» 1894 . . .	1,49	4,53

И въ этомъ отношеніи русскія желѣзныя дороги занимали нѣкоторое среднее положеніе между Германскими и французскими: онѣ лучше американскихъ по отношенію къ числу убитыхъ раза въ 1 1/2—2 и по отношенію къ числу увѣчныхъ въ 6—7 разъ.

Даже въ годы исключительно не благопріятные число

пострадавшихъ пасажировъ было вдвое менѣе, въ самые благополучные года въ Америкѣ. Въ теченіе годовъ 1892—1902 самымъ несчастнымъ для пасажировъ годомъ въ Россіи былъ 1897 годъ; тогда изъ 10.000,000 пасажировъ при проѣздѣ каждымъ по 100 верстъ, пострадало 69,4 лицъ.

Въ Америкѣ въ самый счастливый 1893 годъ пострадало 139,3 т-е. почти вдвое.

Для рабочихъ и служащихъ самымъ несчастнымъ годомъ съ 1892 по 1902 г. былъ 1899 годъ. Тогда при проходѣ поѣздами 1,000,000 верстъ страдало по 8,8 человѣкъ, а въ Америкѣ при такихъ же пробѣгахъ поѣздовъ страдали, какъ уже было упомянуто, 25 и 40 слишкомъ человѣкъ, т. е. число пострадавшихъ на лучшихъ американскихъ дорогахъ превосходило наибольшее изъ нашихъ чиселъ въ 3 и 4 слишкомъ раза, На американскихъ дорогахъ, менѣе оборудованныхъ и составляющихъ около 1/3 всей американской сѣти, было конечно еще хуже.

Разсмотрѣніе документальныхъ данныхъ, характеризующихъ главныя черты строительства и эксплоатаціи нашей желѣзнодорожной сѣти, показываетъ, что ни то, ни другое не можетъ быть поставлено ниже встрѣчающагося въ другихъ странахъ съ большими желѣзнодорожными сѣтями. Напротивъ, наши дороги, уступая тѣмъ или другимъ иностраннымъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, превосходятъ ихъ во многихъ другихъ. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи перевозка пасажировъ занимаетъ первое мѣсто. Средняя стоимость переѣздовъ, вычисленная по полной валовой выручкѣ съ пасажировъ и по полному ихъ пробѣгу, оказывается у насъ значительно ниже, чѣмъ гдѣ бы то ни было. При упомянутомъ способѣ расчета принимались во вниманіе и удешевленія проѣздовъ, допускаемыя въ разныхъ странахъ по различнаго рода билетамъ. Несмотря на то, что удобства нашихъ пасажирскихъ вагоновъ ничуть не уступаютъ удобствамъ иностранныхъ и въ большинствѣ случаевъ превосходятъ иностранные, оказалось, что убытки у насъ по пасажирскому движенію, покрываемые изъ прибылей по движенію товарному, значительно ниже, чѣмъ въ другихъ странахъ. Несмотря ни на это, ни на то, что наши дороги

по средней стоимости версты протяженія дешевле всѣхъ европейскихъ и дороже американскихъ, наши дороги съ предпринимательской точки зрѣнія бездоходны и даже убыточны.

Открыть всѣ причины такого результата безъ крайне подробнаго изслѣдованія невозможно.

Но составить себѣ понятіе объ этихъ причинахъ и намѣтить путь къ улучшенію не трудно посредствомъ нѣсколькихъ несложныхъ соображеній.

Для этихъ соображеній надо прежде припомнить, что стоимость перевозки одного пуда полезнаго груза на версту разстоянія по нашимъ дорогамъ, равная 1/74 к., почти не отличающаяся отъ американской въ 1/75 коп., выше только англійской въ 1/83 на 10% и почти въ 1 1/2 раза ниже германской, составляющей 1/51 коп. Это позволяетъ утверждать, что трудно добиваться доходности нашей европейской сѣти путемъ уменьшенія стоимости перевозки полезнаго пуда груза; но если бы къ этому была сдѣлана попытка и мы достигли бы размѣра, существующаго въ Англіи, несмотря на значительно большую у насъ, чѣмъ въ Англіи, стоимость многихъ матеріаловъ, необходимыхъ при эксплоатаціи, то и тогда при разности упомянутыхъ стоимостей всего 0,00128 коп. на пудоверсту, при совершенной у насъ въ 1901 г. перевозкѣ въ 20.722.700,000,000 пудоверстъ, было бы сбережено не болѣе 26.000,000 руб., при чемъ чистая прибыль достигла бы 13.000,000 руб., что далеко уступаетъ доставляемой германскими дорогами прибыли въ 160—170.000,000 руб.

Теперь отвѣтимъ на вопросъ, какою цифрою должна бы выразиться средняя стоимость версты выстроенныхъ нами въ Европейской Россіи дорогъ, включая въ эту цифру и строительную стоимость со всѣми улучшеніями и всѣ потери, какъ при реализаціи капитала, такъ и въ первое бездоходное или мало доходное время, съ тѣмъ, чтобы не было ожидаемаго теперь дефицита въ 80.000,000 руб.

При оплатѣ капитала 5%, только что приведенная сумма въ 80 миліоновъ указываетъ на необходимость сбереженія въ бывшихъ расходахъ суммы въ 1,600 миліоновъ р.

или при протяженіи сѣти въ 43,714 верстъ сбереженія на версту въ 36,600 р. Другими словами, надо было бы свести среднюю стоимость версты съ 107,800 руб. до 71,200 руб. или достигнуть пониженія противъ американской стоимости болѣе чѣмъ на 10 проц.

Такое пониженіе очень трудно по многимъ причинамъ —между прочимъ потому, что американскіе дороги получали землю даромъ не только для помѣщенія всей дороги, но еще обширные участки для привлеченія поселенцевъ, и не пренебрегали всевозможными упрощеніями, не исключая и укладки пути старыми рельсами, снятыми съ нашихъ дорогъ за негодностью.

Обращаясь же къ тарифамъ, можно сказать, что если бы наши грузы были подобны германскимъ, состоя въ значительной степени не изъ дешевыхъ произведеній добывающей промышленности, а изъ цѣнныхъ товаровъ промышленности обработывающей, и если бы перевозки нашихъ товаровъ и переѣзды нашихъ пасажировъ были такіе же, какъ въ Германіи, и у насъ можно было бы взимать за пудо-версту полезнаго груза не по 1/49 к., а какъ въ Германіи 1/32, то выручка за пудъ и версту полезнаго груза была бы болѣе на 0,01292 коп, и при перевозкѣ въ 2.072,000,000,000 пудо-верстъ доходъ увеличился бы на 2.072.000.000,000×0,01292 коп. = 267.700,000 руб. или на 100.000,000 руб. больще германскаго барыша. Этотъ расчетъ указываетъ, что путемъ нѣкотораго повышенія тарифовъ товарнаго и пасажирскаго, согласованныхъ съ нашими географическими условіями, съ состояніемъ нашей промышленности, можно пытаться достигать нѣкотораго улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Конечно не можетъ быть рѣчи о повышеніи тарифовъ до уровня съ германскимъ, но нѣкоторое повышеніе вѣроятно возможно.

Если бы возникъ вопросъ, нельзя ли поправить финансовыя условія нашей сѣти, не мѣняя тарифовъ, постройкой новыхъ, болѣе дешевыхъ дорогъ, напримѣръ по 50,000 р. за версту, которыя бы дали однако возможность сохранить средній размѣръ количества грузовъ, приходящихся на вер-

сту всей сѣти, и сохранить бы слѣдовательноваловую выручку съ версты; вмѣстѣ съ тѣмъ не требовали бы болѣе значительныхъ поверстныхъ расходовъ эксплоатаціи— въ такомъ случаѣ разница валового сбора и эксплоатаціоннаго расхода на версту, согласно съ данными, относящимися къ 1904 году, оказалось въ 13,103—8733=4,370 руб.

Считая по 5 проц. на затраченный капиталъ, слѣдовало бы съ версты новыхъ дорогъ платить 2,500, и чистая прибыль на нихъ была бы 4,370—,2500=1,870 р.

Другими словами, каждая тысяча верстъ такихъ дорогъ дала бы чистой прибыли 1.870,000 руб.

Слѣдовательно, чтобы получить чистую прибыль, достаточную для покрытія ожидаемаго дефицита старыхъ дорогъ въ размѣрѣ 80.000,000 руб., надо бы почти удвоить длину сѣти Европейской Россіи, построивъ новыхъ около 44,000 верстъ, увеличить количество перевозимыхъ товаровъ до 18 миліардовъ пудовъ и число проѣзжающихъ пасажировъ до 220.000,000 человѣкъ.

Не говоря о затруднительности столь дешеваго сооруженія дорогъ, въ особенности имѣя въ виду возрастаніе ихъ стоимости подъ вліяніемъ убыточности эксплоатаціи въ первые годы существованія дороги, но и развитіе сѣти до столь широкихъ размѣровъ потребуетъ многихъ годовъ.

Итакъ, повидимому, единственнымъ надежнымъ средствомъ улучшить финансовые результаты (строго отличая ихъ отъ экономическихъ, наиболѣе важныхъ съ государственной точки зрѣнія) остается разумное повышеніе тарифовъ; но намѣреніе повысить пасажирскій тарифъ проф. Мигулинъ порицаетъ.

Заслуженный профессоръ Н. ПЕТРОВЪ.

Относительно провозоспособности русскихъ желѣзныхъ дорогъ данныя, приводимыя генераломъ Петровымъ, совершенно ложны, хотя и почерпнуты имъ изъ офиціальныхъ данныхъ его канцелярій. Количество грузовъ, перевозимыхъ иностранными дорогами, перевозятся ими безъ существованія хроническихъ залежей, которыя тамъ неизвѣстны. У насъ, наоборотъ, количество предъявленныхъ, но не отправленныхъ грузовъ колоссально. Изъ существующихъ залежей бываютъ

постоянно грузы, которые отправляются не въ очередь по разнымъ причинамъ и по распоряженіямъ администраціи. До тѣхъ поръ пока будутъ существовать залежи грузовъ, будетъ существовать большое воровство при сохраненіи якобы очереди въ выдачѣ вагоновъ на желѣзныхъ дорогахъ.

И напрасно мы стали бы восхищаться дешевыми перевозками, которыя промышленность и производитель всецѣло передадутъ комиссіонеру, жиду и т. п. люду, *имѣющему особыя права*. Такимъ образомъ, въ одномъ случаѣ, приводятся количества грузовъ, предъявленныхъ къ перевозкѣ желѣзнымъ дорогамъ и дѣйствительно перевезенныхъ; въ другомъ, милостиво принятыхъ къ перевозкѣ и въ сравнительно незначительной части подлежащихъ отправкѣ по нашимъ, расхваливаемымъ генераломъ Петровымъ дорогахъ. Понятно, что понизить и еще можно значительнѣе провозный тарифъ, *отказывая въ перевозкѣ грузовъ!!*

Приводимыя числовыя сравненія не имѣютъ смысла.

Переходя затѣмъ къ числу пострадавшихъ въ поѣздахъ пассажировъ и служащихъ, оказываются приведенныя цифры совершенно невѣрными, и требуютъ значительной поправки. Необходимо принять въ соображеніе скорость движенія поѣздовъ на сравниваемыхъ дорогахъ: тогда только сравненія возможны и осмысленны. У насъ она черепашья.

На заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ принято, на основаніи статистическихъ данныхъ, что число пострадавшихъ въ поѣздахъ съ увеличеніемъ ихъ скорости пропорціонально квадрату этого увеличенія. Такъ при трехъ пострадавшихъ пассажирахъ или служащихъ съ 10.000 проѣзжавшихъ въ поѣздахъ съ скоростью 30 верстъ, при удвоенной скорости пострадавшихъ окажется четыре раза болѣе, т. е. 12, при утроенной 27×3 и т. д. Число пострадавшихъ на нашихъ дорогахъ огромно.

Приводимъ теперь статью *незаслуженнаго* профессора П. Мигулина:

Боевая готовность нашихъ желѣзныхъ дорогъ

Убыточность нашей желѣзнодорожной сѣти—факторъ давній и общеизвѣстный. Непрерывные дефициты нашего государственнаго бюджета съ 1850 до 1887 гг. объясняются

именно необходимостью дѣлать приплаты изъ общественныхъ рессурсовъ по желѣзнодорожному хозяйству. Эти приплаты въ серединѣ 1880 годовъ превышали уже ежегодно 60 милліоновъ рублей. При выкупѣ жел. дорогъ въ казну было списано ихъ долговъ правительству (преимущественно по гарантіи дохода на ихъ основные капиталы) на 1.250.000,000 рублей, накопившихся постепенно въ теченіе 40 лѣтъ. Выкупъ желѣзныхъ дорогъ изъ частныхъ рукъ, упорядоченіе эксплоатаціи казенной и частной сѣти, тарифная реформа, переходъ большей части рельсовой сѣти старой и постройки новой въ руки казны (мѣры, принятыя у насъ постепенно по инціативѣ Н. Х. Бунге и особенно энергически проведенныя его преемниками И. А. Вышнеградскимъ и С. Ю. Витте) нѣсколько сократили намъ приплаты по жел. дорогамъ, доведя ихъ до цифры только 15—20 мил. руб. ежегодно, а затѣмъ (съ 1895 г. по 1899 годъ включительно,—годы нашего особеннаго финансоваго благополучія) даже сдѣлали сѣть нашу—*доходной* (до 5 мил. рублей ежегодно въ среднемъ). Но такой результатъ оказался впослѣдствіи *случайнымъ*, такъ какъ желѣзнодорожная наша политика по существу осталась безъ измѣненія, и съ 1900 г. сѣть снова стала давать убытки, количество которыхъ въ 1901 достигло цифры 35 мил. руб, въ 1902 г.—40 мил. рублей, въ 1904 г. уже до 80 мил. руб. Что такое явленіе нельзя признать нормальнымъ, наврядъ ли могутъ быть два мнѣнія. Желѣзныя дороги необходимы государству, количество ихъ у насъ совершенно ничтожно не только сравнительно съ государствами З. Европы, обладающими небольшими территоріями, но и сравнительно съ Америкой, территоріи которой обширнѣе нашихъ. Однако, необходимость въ желѣзныхъ дорогахъ не должна, казалось бы, сопровождаться огромными затратами государства на покрытіе расходовъ эксплоатаціи дорогъ и оплаты затраченныхъ на ихъ сооруженіе капиталовъ. Желѣзныя дороги—коммерческое предпріятіе и должны себя окупать собственными доходами. Если этого нѣтъ, то значитъ, въ основаніи самаго предпріятія лежитъ какой-то недостатокъ, который и ведетъ къ убыточности предпріятія. Дѣйствительно, вся исторія нашего желѣзнодорожнаго строительства — ошибка на ошибкѣ, злоупотребленіе (за немногими исключеніями) за злоупот-

ребленіемъ прикосновенныхъ къ строительству дѣльцовъ, нарушеніе государственныхъ интерссовъ въ пользу частныхъ. Мы не будемъ останавливаться на этой печальной исторіи: она достаточно уже извѣстна; въ личныхъ нашихъ трудахъ ей было отведенно одно изъ самыхъ почетныхъ мѣстъ. Но важно указать на нѣкоторыя изъ важнѣйшихъ допущенныхъ ошибокъ, чтобы по возможности избѣгнуть ихъ въ будущемъ (намъ много еще предстоитъ построить новыхъ рельсовыхъ путей) и на способы исправленія того, еще такъ или иначе поправимаго.

Прежде всего, мы никогда не имѣли общаго плана сооруженія рельсовой сѣти. Иногда такіе планы вырабатывались, но никогда не исполнялись, линіи, для проведенія которыхъ уже были сдѣланы соотвѣтствующія изысканія и проведеніе которыхъ уже было рѣшено правительствомъ, не сооружались, а проводились другія, имъ параллельныя, въ которыхъ не было особой нужды и которыя сулили убытки, вслѣдствіе предложенія частныхъ капиталистовъ, хотя не было примѣра, чтобы эти частные капиталисты строили дороги за счетъ капиталовъ, доходъ которыхъ, такъ или иначе не былъ бы гарантированъ правительствомъ. Оставлялись безъ уваженія ходатайства земствъ и городовъ о проведеніи важнѣйшихъ и доходнѣйшихъ линій и въ то же время удовлетворялись самыя неосновательныя ходатайства частныхъ лицъ о дозволеніи имъ вести линіи въ избранномъ направленіи. Отсюда произошло то печальное явленіе, что сооружались подъѣздные пути, когда не было еще магистралей, — что велись дороги по ненаселеннымъ мѣстамъ, обходили населенные пункты, даже большіе города, — что доводились дороги до такихъ пунктовъ, откуда дальше не было рельсовыхъ (а иногда и водныхъ) путей,—дорога становилась тупикомъ. Правительство всячески старалось, чтобы возможно больше строилось желѣзныхъ дорогъ,—все равно какихъ, въ какомъ направленіи и въ какомъ порядкѣ. Казалось, цѣлью были не самыя желѣзныя дороги, а процессъ ихъ сооруженія, дававшій заработки населенію (а особенно дѣльцамъ, прикосновеннымъ къ строительству) и увеличивавшій ростъ обыкновенныхъ государственыхъ доходовъ за счетъ чрезвычайныхъ рессурсовъ.

Особенно считалось важнымъ и желательнымъ, чтобы капиталы на постройку дорогъ поступали изъ заграницы, такъ какъ только этимъ путемъ удавалось свести нашъ расчетный балансъ, постоянно для насъ неблагопріятный вслѣдствіе неблагопріятнаго торговаго баланса все болѣе и болѣе растущей внѣшней задолженности. При такой „системѣ“ естественно доходность желѣзныхъ дорогъ даже при самой дешевой постройкѣ ихъ и при самой умѣлой эксплоатаціи не могла быть велика, просто, вслѣдствіе недостатковъ грузовъ и пассажировъ, которыхъ неоткуда было взять и некуда и незачѣмъ возить. Небольшая часть дѣйствительно доходныхъ дорогъ (которыя соединяли важные пункты и проходили по густо населеннымъ мѣстностямъ) не могла возмѣстить убытковъ малодоходныхъ линій, да и при существованіи у насъ системы эксплоатаціи отдѣльныхъ линій частными обществами,— всѣ доходы поступали въ пользу послѣднихъ и не шли на покрытіе убытковъ малодоходныхъ путей, которые поэтому ложились тяжкимъ бременемъ на государственное казначейство. Такъ было бы при существовавшей у насъ системѣ даже въ случаѣ, повторяемъ, дешевой и хорошей постройки дорогъ и искусной эксплоатаціи. Но именно у насъ постройка дорогъ отличалась прямо невѣроятной дороговизной, а эксплоатація— безпорядочностью, превышающей все, что только въ этой области можно допустить.

Изысканіе капиталовъ для постройки нашихъ желѣзныхъ дорогъ сопряжено было съ величайшими трудностями. Сперва капиталы эти изыскивало само государство (для постройки Николаевской, Московско-Курской и нѣкоторыхъ другихъ дорогъ) и тогда процентъ по желѣзнодорожнымъ нашимъ займамъ опредѣлялся въ умѣренной нормѣ. Но затѣмъ правительство рѣшило, что не дѣло государства заниматься постройкой и эксплоатаціей жел. дорогъ и что оно не должно и не имѣетъ возможности заключать съ этою цѣлью займовъ. Все дѣло рѣшено было передать въ частныя руки, но оказалось, что изыскать капиталы для постройки дорогъ частныя лица и общества (въ томъ числѣ и иностранныя) не въ состояніи, и тогда правительство рѣшило присвоить всѣмъ реализуемымъ частными обществами для постройки дорогъ капи-

таламъ—гарантію опредѣленнаго дохода. При этомъ условіи капиталы нашлись заграницей, но конкурренція нашихъ обществъ въ погонѣ за этими капиталами была такъ велика, что цѣны 5-процентныхъ облигацій падали до 67 за 100, а дѣйствительный процентъ по желѣзнодорожнымъ займамъ доходилъ до 7-проц. слишкомъ, выработать же такой процентъ для нормальнаго коммерческаго предпріятія немыслимо (даже доходнѣйшая прусская сѣть, въ настоящее время, при отличномъ ея развитіи и оборудованіи дастъ только до 6-проц. на затраченный для постройки капиталъ). Въ виду полной несостоятельности частныхъ обществъ въ реализаціи необходимыхъ для постройки дорогъ капиталовъ, правительство вынуждено было впослѣдствіи взять эту реализацію непосредственно на себя, отчего условія тотчасъ же измѣнились къ лучшему, но не на столько, чтобы очень значительно понизить дѣйствительный процентъ реализаціи (онъ опредѣлялся приблизительно въ 6 проц. для 1870-хъ и 1880 хъ годовъ). Кромѣ того система выпуска гарантированныхъ займовъ окончательно оставлена не была, къ ней неоднократно возвращались, она существуетъ и до сихъ поръ, удорожая стоимость строительныхъ капиталовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Улучшеніе европейскихъ денежныхъ рынковъ удешевило съ конца 1880-хъ годовъ условія и нашихъ новыхъ займовъ, для старыхъ займовъ удалось предпринять рядъ конверсіонныхъ операцій въ цѣляхъ также ихъ удешевленія, но все же и теперь на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ лежитъ долгъ самый дорогой изъ всѣхъ существующихъ въ государствахъ Западной Европы и Америки, въ общемъ превышающій 6 проц. на дѣйствительно полученныя по заключеннымъ въ свое время займамъ суммы.

Но это еще не все. Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ производилось у насъ всегда чрезвычайно неумѣло и расточительно. Дорого стоили изысканія, такъ какъ часто вели ихъ сразу въ нѣсколькихъ направленіяхъ и, не выбравъ надлежащимъ образомъ одного изъ нихъ, начинали строить, затѣмъ ломать постройку и начинать снова въ другомъ мѣстѣ. Переплаты личному персоналу завѣдующихъ постройками были (особенно въ первое время) чрезвычайно велики. О злоупотребленіяхъ

нечего и говорить. При сооруженіи дорогъ постоянно вводился параллельно вопросъ о поощреніи отечественной промышленности и часто дороги строились только для того, чтобы дать заказы для желѣзнодорожныхъ принадлежностей разнымъ заводамъ. Отсюда естественныя переплаты на этихъ заказахъ. Даже въ послѣднее время, когда съ развитіемъ конкурренціи упали цѣны на желѣзнодорожныя принадлежности и внутри Россіи, заказы для желѣзныхъ дорогъ дѣлались излюбленнымъ нѣкоторымъ заводамъ по цѣнамъ, возвышеннымъ сравнительно съ рыночными, предлагавшимися другими русскими же заводами (за рельсы, напримѣръ, платили по 1 р. 25 к. за пудъ при рыночной цѣнѣ ихъ въ 85 коп., а не задолго до общаго пониженія цѣнъ на металлургическія издѣлія платили и по 1 р. 50 к.—2 р. за пудъ рельсовъ!). Въ эпоху процвѣтанія желѣзнодорожныхъ концессій постройка дорогъ сдавалась правительствомъ прямо за опредѣленную цѣну съ версты, безъ всякаго контроля за строителями, при чемъ цѣна опредѣлялась по низкому качеству постройки необыкновенно высокая, такъ что иногда удавалось производить сооруженіе за полъ цѣны сравнительно съ назначенной правительствомъ. При такихъ условіяхъ изъ суммъ, показанныхъ употребленными на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, едва ли на самомъ дѣлѣ издержано болѣе двухъ третей, между тѣмъ вырабатывать доходъ желѣзныя дороги должны на весь этотъ показанный капиталъ. Ясно, что еще очень большому развитію должны подвергнуться наши дороги раньше, чѣмъ онѣ дадутъ доходъ, достаточный для оплаты числящагося на нихъ капитала. Къ сожалѣнію, все сказанное не есть дѣло одного прошлаго, иначе мы не стали бы объ этомъ прошломъ и вспоминать. Расточительность при постройкѣ распоряженіемъ казны и частныхъ обществъ новыхъ дорогъ во многомъ превосходила прежніе примѣры. Но это мало. Съ полъ-горя было бы, если бы желѣзныя дороги, при ихъ дороговизнѣ, были хорошо построены и оборудованы. При постройкахъ распоряженіемъ казны дорогъ старыхъ типовъ (Николаевская, Московско-Курская) такъ и практиковалось: строили дорого, но хорошо, линіи двойной колеи, съ хорошими станціями, безъ большихъ уклоновъ и закругленій, съ большимъ подвижнымъ соста-

вомъ. Частныя общества строили хуже, но все же относительно прилично, но именно прежнія общества. Въ новѣйшій періодъ нашей желѣзнодорожной политики стала преобладать постройка дорогъ упрощеннаго (однако, не удешевленнаго) типа: дороги исключительно одноколейныя, многія — даже узкой колеи, съ легковѣсными рельсами, съ уменьшеннымъ количествомъ шпалъ, съ тонкимъ баластомъ, съ допущеніемъ предѣльныхъ уклоновъ, закругленій, безъ мостовъ черезъ большія рѣки, съ деревянными бараками, вмѣсто станцій, безъ платформъ и т. д., съ уменьшеннымъ и ухудшеннымъ подвижнымъ составомъ. Такія дороги въ самомъ скоромъ времени требуютъ полнаго переустройства: снабженія второй колеей, перешивки узкой колеи на широкую, замѣны легковѣсныхъ рельсовъ тяжеловѣсными, подсыпки балласта, спрямленія пути, сооруженія станцій и платформъ, пріобрѣтенія новаго подвижного состава. Все, это, однако, стоитъ почти столько же, сколько стоила бы новая желѣзная дорога. Между тѣмъ, такія перестройки вызываютъ огромныя капитальныя затраты и не даютъ возможности правильной эксплоатаціи дорогъ. Въ послѣднія 12 лѣтъ огромныя суммы ежегодно тратились на улучшеніе и расширеніе первоспособности уже существующихъ желѣзныхъ дорогъ (по 50—60 милліоновъ рублей ежегодно), не считая расходовъ по постройкѣ дорогъ новыхъ. Расходъ этотъ относился на общебюджетные рессурсы, а на цѣлый рядъ другихъ культурныхъ потребностей населенія въ ассигновкахъ неизмѣнно отказывалось (въ томъ числѣ и на народное образованіе) подъ предлогомъ неимѣнія средствъ. Повторяемъ, причины дороговизны сооруженія нашихъ рельсовыхъ путей не исчезли въ настоящее время. Постепенно, съ увеличеніемъ населенія, съ ростомъ движенія на желѣзныхъ дорогахъ, дороговизна ихъ такъ сказать, обезвреживается, доходъ начинаетъ рости, прибыль становится достаточной для оплаты даже и дорогого капитала. Но государство нуждается въ увеличеніи своихъ рельсовыхъ путей, новые пути (особенно если они параллельны старымъ) уменьшаютъ доходность старой сѣти, отнимая отъ нея грузы, своихъ же грузовъ первое время недостаточно для покрытія расходовъ по оплатѣ затраченнаго на

сооруженіе дорогъ капитала, а иногда и расходовъ эксплоатаціи. Приходится покрывать недоборъ новой сѣти прибылями старой и въ общемъ желѣзнодорожное государственное хозяйство становится опять убыточнымъ. Россіи придется сооружать еще много рельсовыхъ путей для развитія и своего центра, и своихъ окраинъ, старыхъ и новыхъ. Они, эти пути, сперва будутъ бездоходными. Поэтому величайшее вниманіе надо удѣлить тому, чтобы постройка велась возможно экономно, по твердо выработанному плану, безъ ненужныхъ колебаній, и безъ злоупотребленій. Иначе мы попадаемъ въ заколдованный кругъ и никогда не выйдемъ изъ огромныхъ приплатъ по государственному желѣзнодорожному хозяйству и должны будемъ довольствоваться лишь извлеченіемъ косвенныхъ выгодъ отъ желѣзнодорожнаго строительства и отъ обладанія большой рельсовой сѣтью. Оставить же желѣзнодорожное строительство немыслимо: на рубежѣ XX вѣка мы имѣли въ Европейской Россіи всего менѣе 9 километровъ рельсовыхъ путей на 1,000 кв. кил. ея пространства, тогда какъ (оставляя для сравненія Западную Европу при ничтожности ея территоріи и густотѣ населенія) въ С.-Американскихъ Штатахъ было 33 километра (316,000 килом. противъ нашихъ 51,000 килом.). Въ Азіатской же Россіи мы едва имѣемъ 1/2 килом. на 1,000 кв. килом. нашего пространства. Сколько же придется намъ соорудить рельсовыхъ путей, если мы хотимъ эксплоатировать наши богатства, а не оставлять ихъ лежать втунѣ и обременять населеніе расходами по ихъ охранѣ? Но да не повторится болѣе исторія нашего прежняго желѣзнодорожнаго строительства, должны же, наконецъ, мы чему-нибудь научиться и сознать свои интересы. Общественный и правительственный строгій контроль — лучшее средство для умѣренія разныхъ аппетитовъ. Но необходимы и серьезныя реформы въ вѣдомствѣ путей сообщенія.

Второю важною причиной бездоходности вообще, безпомощности нашей рельсовой сѣти, едва къ ней предъявляются сколько-нибудь усиленныя требованія, являются крайне неудовлетворительная постановка ея эксплоатаціи и сперва дезорганизація, а затѣмъ неустойчивость въ тарифномъ дѣлѣ. Долгое время эксплоатація и установленіе тарифовъ пред-

ставлялись на полное усмотрѣніе каждой дороги по принадлежности. Правительство ни во что не вмѣшивалось, а лишь аккуратно выплачивало акціонерамъ и облигаціонерамъ жел. дорогъ гарантированные доходы. Правила эксплоатаціи, смѣта доходовъ и расходовъ, порядокъ производства послѣднихъ, правила перевозки и т. д.—ничто не подлежало правительственному контролю. Теперь дѣло измѣнено радикально. Двѣ трети всей рельсовой сѣти въ рукахъ казны, надъ частными обществами установленъ фактическій контроль и они выгоднѣе эксплоатируютъ свои дороги въ общемъ, чѣмъ казна (расходы по казеннымъ дорогамъ поглощаютъ теперь болѣе 67 — 70 проц. валового дохода, частныхъ только 63 — 67 проц.). Но все таки дѣло нельзя считать благополучнымъ, если расходы изъ года въ годъ возрастаютъ, не компенсируясь доходами, и если процентъ эксплоатаціонныхъ расходовъ у насъ выше, чѣмъ гдѣ бы то ни было и имѣетъ тенденцію не къ пониженію (какъ даже въ Сѣв. Америкѣ, гдѣ вообще расходы эксплоатаціи очень велики), а къ непрерывному росту (за 10 лѣтъ на 10 проц., съ 58—60 проц. до 68—70 проц. въ среднемъ, тогда какъ въ Германіи, Австро-Венгріи, Англіи не болѣе—62—63 проц., во Франціи даже 51 проц., въ Америкѣ 65 проц.).

Тарифное дѣло, прежде отданное на полное усмотрѣніе частныхъ обществъ, съ учрежденіемъ въ министерствѣ финансовъ (при Вышнеградскомъ) желѣзнодорожнаго департамента съ тарифными комитетомъ и совѣтомъ, было совершенно взято въ руки правительства и очень упорядочено. Особенно былъ упорядоченъ пассажирскій тарифъ, чрезвычайно (въ 1894 г.) пониженный и опредѣленный въ размѣрѣ низшемъ, чѣмъ гдѣ бы то ни было въ Европѣ. Россія изъ совершенно непроѣзжей по дороговизнѣ страны превратилась въ проѣзжую, количество пассажировъ удвоилось въ самый короткій промежутокъ времени, въ полтора раза возросъ доходъ жел. дорогъ отъ пассажирскаго движенія вообще, а на версту на 15 проц., убытки отъ пассажирскаго движенія (таковое убыточно въ цѣломъ мірѣ, убытки покрываются грузовымъ движеніемъ) сократились съ 0,30—0,40 на одну пассажиро-версту до 0,18—0,20 коп. и дали гораздо лучшіе ре-

зультаты, чѣмъ, напримѣръ, въ Германіи (убытокъ 0,32 коп. на пассажиро-версту) или Австро-Венгріи (0,45 — 0,048 коп. на пассажиро-версту) не говоря уже объ Америкѣ. Неся убытки по желзнымъ дорогамъ, мы получали все же огромное удобство передъ Западной Европой—въ чрезвычайной дешевизнѣ передвиженія (во 2-мъ классѣ у насъ взимается, напримѣръ, съ пасажира и километра 0,0102 к., въ Венгріи — 0,0237 к., во Франціи--0,0283 к., въ Германіи—0,0312 к., въ Англіи—0,0394 к.), и эта дешевизна, развивъ движеніе и уменьшивъ количество безплатныхъ пассажировъ, отразилась въ высшей степени благопріятно и на доходности дорогъ. Въ тарифномъ дѣлѣ, однако, не все благополучно. Пересмотръ тарифовъ при участіи представителей общества необходимъ. Вмѣсто этого неожиданно послѣдовалъ проектъ повышенія пассажирскаго тарифа на 20 — 33 1/3 процента, этимъ, вѣроятно, думаютъ изыскать средства на войну. Трудно, однако, придумать что-либо менѣе удачное, какъ это повышеніе тарифа, который всюду стараются уменьшить. Въ результатѣ такой реформы пойдетъ снова пассажирское движеніе и увеличится количество пассажировъ безплатныхъ. Финансовое значеніе реформы можетъ легко свестись къ нулю и мы не можемъ не высказать пожеланія, чтобы неудачный проектъ тарифной реформы такъ и остался только проектомъ. Реформы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ очень нужны, упорядоченіе его крайне и настоятельно и необходимо, если мы хотимъ имѣть отъ дорогъ доходъ и имѣть ихъ всегда въ боевой готовности (другими словами, хотя бы и не страдать отъ вѣчныхъ залежей, отъ опаздываній, отъ несчастныхъ случаевъ). Но онѣ заключаются вовсе не въ увеличеніи тарифовъ.

Проф. П. МИГУЛИНЪ.

Обсужденіе техническихъ условій на поставку рельсовъ для Сибирской дороги происходило, тщательно обходя вопросъ о размѣрахъ и вѣсѣ рельсовъ, въ виду того что вопросъ этотъ, какъ сказано въ журналѣ, не былъ внесенъ на разсмотреніе Инженернаго Совѣта. Кромѣ того было пояснено, что Совѣту предстоитъ остановиться лишь на качествахъ металла и условіяхъ пріемки рельсовъ. Не взирая на

мой протестъ и на всю нелѣпость подобной постановки, вопросъ обсужденія прочности и сопротивленія рельсовъ былъ предложенъ къ обсужденію не касаясь размѣровъ, такъ какъ Высочайшая (какъ пояснялось на словахъ) воля указала разсмотрѣть только качества рельсоваго металла, но не указывала касаться размѣровъ и вѣса рельсовъ. — Это не вѣрно, потому что хотя прямаго указанія обсужденіи размѣровъ рельсовъ и нѣтъ, но не существуетъ и запрещенія разсматривать этотъ вопросъ въ связи съ вѣсомъ рельса и разъ требуется составить новыя техническія условія, то размѣры рельсовъ должны неизбѣжно составить существенный и основной ихъ элементъ. — Кромѣ того улучшеніемъ внутренняго качества рельсовъ можетъ заниматься кузнецъ, слесарь, металлургъ и инженеръ, а не глава стамилліоннаго народа, у котораго заботъ довольно и безъ кузнечно-рельсоваго ремесла.

Обращаясь къ журналу особаго совѣщанія, оказывается что 27 января 1899 г. слушано дѣло по усиленію пропускной и провозной способности Сибирской желѣзной дороги и по увеличенію скорости на ней поѣздовъ.

Это дѣло, по Высочайшему повелѣнію, разсматривалось въ особомъ совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Сольскаго.

Означенное совѣщаніе полагало.

„I. Признавъ необходимость разработанныхъ командированною на мѣсто комисіею мѣръ по усиленію пропускной и провозной способности Сибирской желѣзной дороги, отъ Челябинска до Кайдалова, и увеличенію скорости движенія на ней поѣздовъ, предназначить: а) для удовлетворенія выяснившейся потребности движенія — общую сумму въ 8,770,660 руб., съ расходованіемъ ея въ теченіе 3 лѣтъ; б) для ускоренія движенія поѣздовъ — до 43,000,000 руб., съ расходованіемъ сей суммы въ теченіе 8 лѣтъ, и в) на предметъ пріобрѣтенія и доставки исчисленнаго комисіею подвижного состава съ запасными частями до 31,000,000 руб., съ ассигнованіемъ этой суммы въ теченіе 4 лѣтъ.

„II. Ассигновать на работы по улучшенію Сибирской желѣзной дороги въ 1899 году: 1) въ счетъ кредитовъ, на-

значенныхъ по ст. I сего положенія, по п. а — 3.000,000 руб., по п. б — 3.500,000 руб. и по п. в — 8.000,000 руб. и 2) сверхъ того — 2.000,000 руб. на удовлетвореніе другихъ потребностей коммерческаго движенія настоящаго времени, съ отнесеніемъ сихъ ассигнованій на смѣты министерства путей сообщенія 189) года: обыкновенныхъ расходовъ по § 49 ст. I, въ размѣрѣ 8.500,000 руб., и чрезвычайныхъ по § 6, въ размѣрѣ 8.000,000 руб.

„III. Предоставить министру путей сообщенія руководствоваться при расходованіи указанныхъ въ ст. II сего положенія кредитовъ относительно количества и предметовъ работъ и поставокъ, а равно и общей ихъ стоимости, указаніями расцѣночныхъ вѣдомостей, при журналѣ совѣщанія приложенныхъ, съ тѣмъ, чтобы суммы, составляющіе 4 %-е отчисленіе на содержаніе администраціи, расходовались лишь на вознагражденіе вновь приглашаемыхъ лицъ въ дополненіе къ существующему составу администраціи и отнюдь не на увеличеніе содержанія послѣдняго.

Приведенными 3-мя пунктами отпускаются прежніе грѣхи по Сибирской дорогѣ и узаконяются всѣ перечисленные непредвидѣнные расходы. Слѣдующій, IV, даетъ возможность проведенія дополнительныхъ смѣтъ и расходовъ разныхъ наименованій и впредь, по соображенію съ дѣйствительною потребностью, которая до сихъ поръ такъ и впредь останется неизвѣстною.

„IV. Поставить, что расходы на предметъ удовлетворенія перечисленныхъ въ ст. I сего положенія потребностей, равно и затраты, необходимыя на постепенное, согласно съ дѣйствительностью коммерческаго движенія, усиленіе Сибирской желѣзной дороги, должны опредѣляться ежегодно, начиная съ 1900 года, по соображеніи дѣйствительной потребности и въ порядкѣ, принятомъ для назначенія ассигнованій на улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вообще.“

Если усиленіе Сибирской желѣзной дороги оказалось совершенно неожиданно въ прошломъ, хотя, какъ пояснено выше, его слѣдовало ожидать шесть лѣтъ тому назадъ, то неужели не слѣдуетъ обуздать произволъ расходованія казенныхъ денегъ въ будущемъ — на болѣе продолжительный про-

межутокъ времени составленіемъ общей смѣты или бюджета, по крайней мѣрѣ на построенныя участки дороги, на которыхъ можетъ быть рѣчь главнымъ образомъ объ увеличеніи числа поѣздовъ. Расходъ же на добавку каждой пары поѣздовъ, есть величина почти постоянная, поэтому нѣтъ положительно никакихъ основаній оставлять вопросъ расходованія казенныхъ денегъ въ этомъ случаѣ въ рукахъ распорядительныхъ канцелярій, которыя всегда найдутъ благовидные мотивы для узаконенія расходовъ, если не безполезныхъ, то часто не очень нужныхъ.

Въ пуктѣ V особое совѣщаніе коснулось вопроса рельсовъ Сибирской дороги, на чемъ приходится немного остановиться; въ немъ обозначено:

„V. Поручить министру путей сообщенія, установить пріемы изготовленія болѣе пригоднаго для производства стальныхъ рельсовъ металла и, въ связи съ этимъ, выработать новыя техническія условія на поставку рельсовъ заводами, съ тѣмъ, чтобы Сибирская желѣзная дорога къ лѣтнему рабочему періоду 1901 года была обезпечена рельсами, удовлетворяющими этимъ новымъ условіямъ.

Въ немъ поручается министру путей сообщенія, озаботиться о болѣе пригодномъ рельсовомъ металлѣ и о составленіи въ связи съ этимъ новыхъ техническихъ условій, и при этомъ отнюдь не запрещалось даже и намекомъ обсуждать о вѣсѣ рельсовъ. Въ дѣйствительности напротивъ того при опредѣленіи техническихъ условій на рельсы, обходить вопросъ о ихъ размѣрахъ было бы совершеннымъ абсурдомъ, на который способенъ только отписывающійся чиновникъ. Спросите однако его внѣ канцеляріи и департаментовъ и онъ признаетъ самъ, что это не согласно съ здравымъ смысломъ; но при видѣ покрытаго сукномъ стола, на которомъ чернильница, у этого человѣка появится непонятная черниложадность, пуще кровожадности льва и тигра, и онъ забывши стыдъ и совѣсть, которыя у хорошаго чиновника полагается имѣть только внѣ служебныхъ занятій докажетъ самыми разнообразными повелѣніями, приказами, пунктами, статьями и параграфами, — что техническія условія на рельсы всегда должно разсматривать не взгля-

нувши на самый рельсъ или его размѣры и вѣсъ. Но если начальство признаетъ нужнымъ, то съ такою же непреложною ясностью можетъ быть доказано противоположное, измѣнивъ надлежащимъ образомъ подборъ изъ общей сокровищницы указанныхъ выше данныхъ.

Въ нашей казенной администраціи нѣтъ возможности усмотрѣть у кого зарождается извѣстная мысль, развивается и видоизмѣняется и наконецъ осуществляется во что то реальное. Вся переписка производится отъ имени департаментовъ, отдѣленій и столовъ; мыслящихъ и пишущихъ лицъ при этомъ какъ-бы не бываетъ. Министры иногда выражаютъ въ бумагахъ свое мнѣніе, но чаще съ добавленіемъ что это по докладу комитета, совѣта, комиссіи или департамента. Если результаты мѣропріятія хороши, то являются многочисленныя протянутыя руки не менѣе какъ изъ трехъ вѣдомствъ, оспаривающихъ авторство за полученіемъ чиновъ, крестовъ и за увеличеніемъ квартирныхъ, разъѣздныхъ, подъемныхъ и прочихъ довольствій разныхъ наименованій.

Въ настоящемъ случаѣ въ одномъ изъ многочисленныхъ столовъ возникла переписка о томъ, что рельсы на Сибирской дорогѣ никуда не годны и приходится чуть ли не останавливать движеніе — и этотъ вопросъ, какъ комъ снѣга весною сталъ кататься по разнымъ инстанціямъ и искать напрасно какъ всегда виновнаго. Вопросъ на столько важный, что пришлось его проводить при посредствѣ комитета Сибирской дороги.

Для того чтобы выяснить какимъ образомъ могло народиться Высочайшее повелѣніе объ улучшеніи внутренняго качества рельсовъ и кто виновный въ многомилліонной растратѣ казенныхъ денегъ, необходимо почитать между строкъ во всевозможныхъ докладахъ и журналахъ. Оказывается, что снѣгообразный комъ рельсоваго вопроса вдоволь покатившись по разнымъ канцелярскимъ палестинамъ, быстро наконецъ прибылъ по Сибирской желѣзной дорогѣ въ особое совѣщаніе, которое ограничилось предположеніями, встрѣченными впрочемъ доброжелательно послѣднею коллективною инстанціею и:

„Въ соединенномъ присутствіи не было встрѣчено пре-

пятствій къ приведенію въ исполненіе предположеній особаго совѣщанія".

Изъ приведенныхъ фактовъ и документовъ ясно желаніе доказать во чтобы то ни стало, что никакой бѣды съ рельсами Сибирской дороги совершенно не было, еслибы состоялось 6 лѣтъ ранѣе Высочайшее указаніе составить надлежащія технискія условія и было обращено особое вниманіе на внутреннія качества металла. При этомъ, какъ въ соединенномъ присутствіи, такъ и во всѣхъ послѣдующихъ инстанціяхъ, кончая послѣднимъ столомъ, препятствій къ исполненію этого не встрѣчалось; не хватало только указанія, котораго всеподданнѣйше, всенижайше, почтительнѣйше припавши къ стопамъ Величества, тщетно ожидали въ теченіе шести лѣтъ, получая за это время исправно каждое 20 число мѣсяца разныя довольствія по штату, слѣдующія спеціальныя исполнительныя учрежденія: а) управленіе постройкою Сибирской желѣзной дороги, б) спеціально учрежденная заводская инспекція и в) горнозаводское управленіе. Такимъ образомъ преступникъ найденъ, снисхожденія не заслуживаетъ, хотя по закону наказанію не подлежитъ, вѣсъ и размѣры рельсовъ совершенно достаточны и все обстоитъ благополучно.

„Въ виду сего, Государь Императоръ, въ присутствіи комитета Сибирской желѣзной дороги и департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта, признавая полезнымъ, чтобы новыя техническія условія на изготовленіе рельсовъ были выработаны и приведены въ дѣйствіе въ возможно скоромъ времени, при чемъ надлежитъ обратить особое вниманіе на улучшеніе внутренняго качества рельсоваго металла, Высочайше повелѣть соизволилъ: заключенія особаго совѣщанія утвердить".

Въ журналѣ засѣданія Инженернаго Совѣта отъ 12 мая 1899 года сказано:

„Что касается до особаго мнѣнія исп. об. члена Инженернаго Совѣта Титова, приложеннаго къ сему журналу, то Инженерный Совѣтъ остановился по сему предмету на слѣдующихъ соображеніяхъ и заключеніи:

„Вопросъ о вѣсѣ новыхъ рельсовъ для Сибирской желѣзной дороги не внесенъ нынѣ на разсмотрѣніе Инженернаго

Совѣта и сколько Инженерному Совѣту извѣстно, этотъ вопросъ уже рѣшенъ въ смыслѣ заказа для этой дороги исключительно 24-фунтовыхъ рельсовъ, т. е. такого вѣса, противъ котораго не возражаетъ исп. об. члена Совѣта д. с. с. Титовъ, а потому Инженерному Совѣту предстоитъ остановиться лишь на тѣхъ его заявленіяхъ, которыя касаются качества металла рельсовъ и условій пріемки таковыхъ".

Я тоже стороною слышалъ, что новые заказы рельсовъ будутъ производиться не иначе какъ 24 фунтовъ въ одномъ погонномъ футѣ. Припоминая однако тѣ горячіе и убѣдительные доводы относительно 18-фунтоваго рельса, которые такъ настойчиво проводились большинствомъ Инженернаго Совѣта, прыжокъ сразу на одну треть вѣса рельсовъ, т. е. именно въ томъ направленіи, которое предлагалось меньшинствомъ шесть лѣтъ тому назадъ, кажется какъ будто страненъ. Что же касается до качества металла рельсовъ и условій ихъ пріемки, я считалъ пустою болтовнею и вопросомъ къ дѣлу не идущимъ, который я отнюдь не поднималъ, а всегда стоялъ исключительно за увеличеніе вѣса и размѣровъ рельса, а потому приведенныя выше подлинныя слова журнала совершенно противоположны тому, что мною высказано въ отдѣльномъ мнѣніи.

Обратившись къ отчету Высочайше утвержденной коммиссіи Сибирской дороги, окажется что 18-фунтовые рельсы были допущены облегченнаго типа, который оказался типомъ такъ сказать кратковременнымъ, потому что по мнѣнію коммиссіи время его службы не превзойдетъ 12 лѣтъ. На стр. 32 означеннаго отчета значится:

„Рельсовый путь на Сибирской желѣзной дорогѣ, въ предположеніи движенія незначительнаго числа поѣздовъ и небольшой скорости хода ихъ — на перегонахъ не свыше 25 верстъ въ часъ для пассажирскихъ поѣздовъ и небольшой скорости хода ихъ—на перегонахъ не свыше 25 верстъ въ часъ для пассажирскихъ поѣздовъ и 15 верстъ для товарныхъ,—былъ допущенъ облегченнаго типа и рельсы уложены легкіе, вѣсомъ 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ. По выяснившимся въ настоящее время условіямъ движенія, какъ то: необходимости пропускать значительное число поѣздовъ, съ тя-

желыми паровозами, а также настоятельности увеличенія скорости хода поѣздовъ на перегонахъ для пассажирскихъ—наибольшей въ 50 верстъ и товарныхъ —до 25 верстъ уложенные 18 фунтовые рельсы, особенно при тяжеломъ профилѣ Средне-Сибирской и Забайкальской дорогъ, имѣющихъ значительные уклоны и кривыя малаго радіуса, какъ видно изъ подробнаго разбора этого вопроса въ приложеніи къ отчету № 5, не могутъ удовлетворять предъявленнымъ къ нимъ требованіямъ и должны быть замѣнены рельсами болѣе тяжелыми, причемъ комиссія предполагала бы остановиться на рельсахъ вѣсомъ 24 фунта въ погонномъ футѣ, принятыхъ для Восточно-Китайской дороги и для соединительной съ ней вѣтви, принимая типъ послѣдней".

Замѣна верхняго строенія на Западно-Сибирской дорогѣ будетъ произведена совершенно неощутительно, безъ расходованія строительнаго капитала, такъ какъ „таковая проектирована лишь по износѣ рельсовъ и приходѣ ихъ въ негодность не введена въ предполагаемые расходы, исчисляемые нынѣ комиссіею, и должна входить въ эксплуатаціонныя смѣты. Такъ какъ по расчету комиссіи, срокъ службы уложенныхъ легкихъ рельсовъ можетъ быть принятъ въ среднемъ около 12 лѣтъ, а рельсы лежатъ уже 5 лѣтъ, то надо полагать, что въ теченіе около 10 лѣтъ потребуется по эксплуатаціоннымъ смѣтамъ на смѣну рельсовъ на Западно-Сибирской дорогѣ около 11,000,000 руб., т. е. въ годъ, начиная съ 1900 года, около 1,100,000 рублей".

Рельсы на Средне-Сибирской и Забайкальской предположено замѣнить немедленно, на что требуется 23 милліона, но выше названный отчетъ Высочайше утвержденной комиссіи указываетъ что:

„Часть означенной суммы можетъ быть возвращена тѣмъ, что около 10 процентовъ снятыхъ рельсовъ пойдетъ на укладку разъѣздовъ и дополнительныхъ путей, остальные годные могутъ быть употреблены на смѣну легкихъ рельсовъ, приходящихъ въ негодность на станціонныхъ путяхъ и въ случаѣ надобности на подъѣздные пути въ Сибири; излишніе же проданы. Въ комиссію поступило заявленіе относительно желанія пріобрѣсти 3,500,000 пуд., снятыхъ легкихъ рельсовъ по 55

коп. за пудъ на мѣстѣ, что, при понизившейся нынѣ заводской цѣнѣ на рельсы, можно считать достаточно выгоднымъ. Есть основаніе предполагать, что и большая часть рельсовъ, если имъ не будетъ найдено другого употребленія, можетъ быть продана не ниже указанной цѣны. Поэтому въ доходъ казны, въ возвратъ, поступитъ отъ 4,000,000 до 5,000,000 рублей".

Умилительно до чего бережно собираютъ доходы доброй матроны, которая въ свою очередь питаетъ и грѣетъ чиновника совершенно какъ пеликанъ своихъ незаконныхъ дѣтей на фронтонѣ воспитательнаго дома. Не было бы легихъ рельсъ, не существовало бы и неожиданнаго дохода казны.

Высочайше утвержденная комиссія опредѣляетъ „стоимость осуществленія всѣхъ предполагаемыхъ мѣропріятій по приведенію Сибирской желѣзной дороги въ соотвѣтствіе съ ея значеніемъ, съ размѣрами движенія въ настоящее время и развитія его въ ближайшемъ будущемъ составитъ отъ г. Челябинска до ст. Кайдалово 91,316,791 рублей".

Точность опредѣленія стоимости замѣчательная; составители смѣты не нашли возможнымъ уступить даже и одного рубля. Какая разница съ первоначальнымъ опредѣленіемъ стоимости, гдѣ стоимость версты дороги была обозначена круглою цифрою 32,500 рублей съ версты, т. е. менѣе половины того, что уже теперь затрачено на постройку дороги.

Въ смѣтѣ предстоящихъ расходовъ на Сибирскій путь, кромѣ исчисленныхъ выше, нельзя не обратить вниманія на заявленіе „комиссіи, которая считаетъ своимъ долгомъ обратить вниманіе на то, что съ развитіемъ движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ для возможности дальнѣйшаго направленія вывозныхъ по ней грузовъ необходимо имѣть соотвѣтственную пропускную и провозную способность, сосѣдней съ ней, Самаро-Златоустовской дороги. Послѣдняя въ прошедшемъ и настоящемъ годахъ не въ состояніи была своевременно принимать поступавшихъ на нее грузовъ съ Сибирской дороги, что было одною изъ причинъ образованія залежей на Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ. Во избѣжаніе въ будущемъ подобнаго затрудненія и для предоставленія возможности безпрепятственнаго выхода прибывающимъ по Сибир-

ской желѣзной дорогѣ грузамъ, является существенно необходимымъ усилить пропускную способность Самаро-Златоустовской желѣзной дороги или дать грузамъ иной путь для дальнѣйшаго слѣдованія“.

Это запоздалое и частное единичное указаніе чрезвычайно важно, потому что оно высказывается Высочайше учрежденною комиссіею, а до сихъ поръ Сибирская дорога строилась недостаточно проникнувшись цѣльностью предстоящей задачи окончанія этого пути; она строилась отдѣльными участками, не обдумавши зрѣло и достаточно, не изучивши всѣхъ вопросовъ, съ которыми приходилось имѣть дѣло и взвѣшивать ихъ въ совокупности.

Относительно значенія Сибирской желѣзной дороги какъ транзитнаго всемірнаго пути Высочайше учрежденная комиссія находитъ: „Въ настоящее время для сношеній Европы съ востокомъ Азіи моремъ черезъ Суэцкій каналъ, существуютъ четыре крупныя пароходныя общества въ Европѣ (Penisular Comp., Messageries Maritimes, Ллойдъ Нѣмецкій и Ллойдъ Австрійскій), разныя мелкія компаніи, Русское общество Пароходства и Торговли и Добровольный Флотъ; всѣ они работаютъ усиленно, но тѣмъ не менѣе на столько не удовлетворяютъ предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ, что для полученія возможности проѣхать или доставить грузы приходится записываться и при томъ весьма заблаговременно.

„Принимая для Россіи за центръ Москву, а для международныхъ сношеній за крайніе предѣлы Лондонъ и Шанхай, видимъ, что въ настоящее время проѣздъ моремъ отъ Москвы черезъ Одессу до Владивостока требуетъ не менѣе 40 дней, при стоимости каютныхъ пассажировъ въ I классѣ 600 руб. и во II — 450 руб., а переѣздъ изъ Лондона или центра Европы до Шанхая беретъ отъ 34 до 36 дней при стоимости отъ 650 до 900 руб., въ среднемъ отъ 775 руб.

„Для проѣзда же около 8,000 вер., отдѣляющихъ Москву отъ Владивостока или Портъ Артура, по Сибирской желѣзной дорогѣ, при средней скорости движенія, считая и остановки, въ 35 верстъ въ часъ и при примѣненіи существующаго въ Россіи дифференціальнаго тарифа, потребуется

10 сутокъ при стоимости: въ скоромъ поѣздѣ съ государственнымъ сборомъ и спальными мѣстами — въ I классѣ 114 руб., во II — 74., а въ почтовомъ — III классѣ 51 руб., безъ спальныхъ же мѣстъ — 89 руб. и 36 руб. Отъ Лондона до Шанхая дорога въ I классѣ по этому разсчету составитъ:

Отъ Лондона до Москвы . .	3 сут.,	125 руб.
„ Москвы до Владивостока .	10 „	114 „
„ Владивостока до Шанхая .	3 „	80 „
Всего	16 сут.,	319 руб.

„Во II классѣ стоимость проѣзда составила бы около 200 руб., III — около 130 руб.

„Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что сообщеніе через Сибирскую дорогу будетъ болѣе чѣмъ вдвое скорѣе и въ 2 1/2 раза дешевле. Если къ этому присоединить неудобство и тяжесть морскаго путешествія, которое для многихъ, страдающихъ отъ качки, прямо невыносимо, то станетъ совершенно очевиднымъ, что все пассажирское движеніе должно направиться черезъ Сибирскую дорогу, конечно, если она будетъ соотвѣтственно приспособлена.“

Въ первой моей запискѣ шесть лѣтъ тому назадъ я обращалъ вниманія что „взаимная связь и зависимость всѣхъ фактовъ столь сильна, что безъ тщательнаго ихъ изученія казна имѣетъ понести громадныя невозвратимыя потери, причемъ та важная и во всѣхъ отношеніяхъ столь желательная эпоха, когда Россія могла бы вполнѣ и всесторонне воспользоваться этимъ путемъ, — отдалится на долгое время.

Все это случилось какъ по писанному и опять слово въ слово повторяю то, что было мною высказанно въ надеждѣ что къ моему голосу присоединятся голоса честныхъ людей, которые не станутъ серіозно увѣрять, что увеличеніе или уменьшеніе процента фосфора или углерода можетъ исправить дѣло постройки дороги, распоровшееся по всѣмъ швамъ и которое поэтому затягивается чрезмѣрно.

Манджурская дорога, по ходу по ней работъ, будетъ окончена постройкою черезъ четыре года, а къ этому времени едва-ли будетъ возможно сплошное движеніе по ма-

гистральному пути Сибирской дороги. Ожидают, что такое движеніе возможно до постройки Кругобайкальской дороги съ единственнымъ перерывомъ на Байкалѣ, по которому предположена переправа на ледоколѣ-пароходѣ, только что построенномъ въ Америкѣ. Ожиданія эти совершенно тщетны и ледоколы-паромы практическаго значенія не имѣютъ и имѣть не могутъ уже потому, что для самаго малаго числа поѣздовъ, которые потребуются по открытіи сплошнаго движенія, необходимо имѣть цѣлый флотъ большихъ, дорого стоющихъ паровыхъ судовъ и окажется наиболѣе дешевымъ и практичнымъ ускореніе постройки обходной дороги. Мѣстные жители говорятъ о полной невозможности зимою движенія паромомъ при температурѣ воздуха достигающей — 40 и льдахъ, постепенно образующихся изъ подвижнаго льда, который накапливается волненіемъ въ сплошныя массы, толщина коихъ нерѣдко достигаетъ 12 и болѣе футъ.

Указываютъ многіе на опыты съ Ермакомъ, какъ на доказательство возможности чрезвычайно сильныхъ ледоколовъ; я не знаю, при современномъ развитіи строительнаго и механическаго дѣла, можно ли было сомнѣваться въ этой возможности по отношенію ко льду устья Невы и Финскаго залива особенно весною и осенью. Съ научно-экономической точки зрѣнія, на этотъ вопросъ, никто не взглянулъ, потому что эта дорогая и огромная игрушка устроена на счетъ казны, которая все терпитъ. Стоитъ обратить вниманіе на то, что стоимость доставки пуда груза при помощи Ермака обходится въ много кратъ дороже доставки кружнымъ путемъ по желѣзной дорогѣ, если посчитать стоимость содержанія и погашенія этого знаменитаго ушкуйника, котораго какъ и его Сибирскихъ собратій, слѣдуетъ называть общимъ названіемъ казноколовъ и въ частности давать имъ имена знаменитыхъ ушкуйниковъ.

Паровые паромы могутъ имѣть значеніе, какъ временное и только лѣтнее сообщеніе на Байкалѣ до окончанія постройки Кругобайкальской дороги, настоятельная необходимость которой очевидна. Размѣры этихъ послѣднихъ паромовъ, но только для лѣта, не должны превосходить 150—250 силъ.

У многихъ долженъ появиться вопросъ изъ за чего я хло-

почу, высказываю свои мнѣнія, печатаю записки, тогда какъ для активной жизни въ этой сферѣ я положительно уже не способенъ. Вспомните старый анекдотъ, какъ дряхлая старуха постоянно исповѣдывалась своему духовнику въ грѣхахъ своей юности и при указаніи, что эти грѣхи ей давно прощены и заглажены цѣлою праведною ея жизнью, она всетаки продолжала въ нихъ каяться потому что это пріятно вспомнить. Одряхлѣвшій, съ ревматизмами и нервными недугами, накопленными изъ конца въ конецъ по всей Россіи, частью отъ лишеній трудовой жизни и тяжелой борьбы за идеи мои какъ техника, частью и отъ излишествъ концессіонныхъ оргій, со спичами и тостами, — припоминаю теперь, какъ старуха былые грѣхи юности и ловлю случайно долетающіе до меня слухи о современномъ желѣзнодорожномъ блудѣ.

Говорятъ, что изрѣдка стали пошаливать на Сибирской желѣзной дорогѣ и говорятъ между прочимъ, въ видѣ примѣра что частное лицо выстроило почти совсѣмъ рельсовый заводъ и получило значительную ссуду отъ казны подъ залогъ построеннаго завода. Поѣхали освидѣтельствовать заводъ — оказалась на мѣстѣ завода ростущая сосна и на ней сидящій и кукующій филинъ.

Упомянувши вскользъ объ этихъ упорныхъ слухахъ, перейду исключительно къ фактической сторонѣ желѣзно-дорожнаго дѣла, при чемъ для ясности придется коснуться нѣкоторыхъ подробностей.

Я имѣю нѣкоторое право подымать голосъ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны, потому что немало поработалъ на своемъ вѣку въ пользу этой идеи и хотя я очень далекъ отъ того, чтобы считать ее не только совершенною, но твердо увѣренъ въ массу капитальныхъ ея недостатковъ. Одинъ изъ самыхъ важныхъ, растлевающихъ всю административную систему — казнокрадство, скажемъ не рѣдко, чтобы не сказать болѣе, а для приличія положимъ что оно существовало только въ далекомъ прошломъ и всегда составляло страшную язву. Но при этомъ надо припомнить, что крадетъ чиновникъ вообще не изъ самыхъ высшихъ и почти никогда изъ руководящихъ. Отправляясь на опасный промыселъ, онъ всетаки всегда трепеталъ за свою шкуру и

при этомъ, хотя и очень рѣдко, но попадался, а потому и получалъ хотя иногда должное возмездіе. Вообще сравнительно съ концессіонеромъ чиновникъ бывалъ кромѣ того болѣе умѣренъ въ своихъ желаніяхъ.

Тотъ же чиновникъ, сознавши опасность ремесла и поступивши на негласную службу къ концессіонеру, котораго онъ же всегда и создавалъ и чаще всего изъ полуграмотнаго мужичка или жидка и затѣмъ начиналъ дѣйствовать подъ такой бронею болѣе безопасно, болѣе смѣло и нагло, хотя и не столь самостоятельно. Вмѣсто того, чтобы подползать со страхомъ къ казенному сундуку съ подлогами, какъ дѣлалъ чиновникъ ведя игру за свой счетъ, его ученикъ концессіонеръ 60-хъ годовъ, выйдя изъ податнаго состоянія, получивъ сразу генеральскій чинъ и звѣзду, подкатывалъ на рысакахъ къ тому же сундуку, но не просить, а являлся требовать среди дня въ свое безотчетное распоряженіе казенные милліоны на основаніи пунктовъ и параграфовъ, умно сочиненныхъ концессій и уставовъ состоящимъ негласно у него на службѣ тѣмъ же чиновникомъ-прихлебателемъ; — онъ же одновременно при этомъ и единственный защитникъ интересовъ казны.

Въ 1857 году, будучи въ старшемъ спеціальномъ классѣ Института Инженеровъ Путей Сообщенія, я былъ посланъ для практическихъ занятій въ распоряженіе возникавшаго тогда такъ названнаго Главнаго Общества Русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ слѣдующемъ году окончивши курсъ наукъ, я поступилъ на службу въ названное общество на Варшавскую дорогу. Въ 60 году я перешелъ на достройку Нижегородской дороги и затѣмъ при открытіи правильнаго движенія перешелъ въ службу эксплуатаціи Нижегородскаго участка, гдѣ кромѣ этой обязанности занимался двумя вопросами: 1) конными путями, которые мною были построены отъ станціи въ Нижнемъ къ пристанямъ Оки и Волги и, 2) вопросомъ, который живо меня тогда интересовалъ и которому было суждено получить огромное значеніе въ эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ: это устройство снѣговыхъ защитъ, какъ посадкою живыхъ изгородей, которыя примѣнялись хотя незначительно и до этого времени, такъ и примѣненіе особенно переносныхъ щитовъ, которые до того совершенно не упо-

треблялись. Инженеръ И. Ѳ. Рорбергъ, которому я сообщилъ результаты моихъ первыхъ убѣдительныхъ опытовъ, сдѣлался ихъ распространителемъ не смотря на общее недовѣріе и даже глумленіе первое время. Многіе полагали, что переносные щиты вслѣдствіе ихъ дороговизны и ничтожной пользы практическаго примѣненія имѣть не могутъ. Въ этомъ же смыслѣ послѣдовалъ отвѣтъ на первыя представленія совѣту общества объ открытіи кредита на защиты. Только на третій годъ ихъ существованія защиты получили право гражданства и затѣмъ скоро распространялись по всѣмъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ началѣ 60 хъ годовъ постройка дорогъ Главнымъ обществомъ пріостановилась, а тогда предположенную Московско-Ѳеодосійскую дорогу, по крайней мѣрѣ начало ея до Курска, по представленію министра Мельникова было въ видѣ опыта разрѣшено Императоромъ Александромъ II строить казеннымъ способомъ. Эта была вторая попытка такой постройки, такъ какъ первая была Николаевская. Поступивши однимъ изъ 4-хъ начальниковъ отдѣленій, смѣло могу сказать, что постройка этой дороги была замѣчательна по массѣ того техническаго научнаго труда, произведеннаго дружными, совокупными усиліями молодыхъ инженеровъ, искренно преданныхъ строительному дѣлу. Особымъ высочайшимъ повелѣніемъ было положено выдать инженерамъ строителямъ 10 процентовъ изъ суммъ, сбереженныхъ по смѣтамъ. Дѣло о раздачѣ этой преміи до сихъ поръ находится въ производствѣ и я къ нему еще не разъ вернусь. Два раза въ годъ объѣзжалъ работы министръ Мельниковъ въ своемъ классическомъ тарантасѣ; это бывалъ самый подробный, но безъ всякой торжественности, осмотръ работъ не министра, а мастера строительнаго дѣла, окруженнаго своими учениками, которыхъ онъ очень строго экзаменовалъ и нерѣдко преслѣдовалъ всегда мѣткимъ и иногда неумолимымъ сарказмомъ, котораго страшно боялись тѣ, которые являлись съ недостаточно разработанными проектами и желали отдѣлаться фразами. Работы шли весьма успѣшно, строили казнѣ крайне дешево и дорога должна была быть открыта въ недалекомъ будущемъ для сдачи въ эксплуатацію. Тѣмъ временемъ возникла и крѣпла идея о постройкѣ

дорогъ концессіоннымъ способомъ, понятіе о которой было вывезено изъ Америки бывшимъ министромъ финансовъ Рейтерномъ. Павелъ фонъ Дервизъ съ умомъ не зауряднымъ ухватившись за эту идею, конечно встрѣтилъ поддержку въ Рейтернѣ и пустилъ въ ходъ модную тогда фразу, что „казна плохой хозяинъ". Она распѣвалась хоромъ на всѣ лады, чающими забраться въ казенный сундукъ концессіонерами, подъ дружный аккомпаниментъ господъ чиновниковъ, завѣдующихъ этимъ хозяйствомъ. Пресса пустилась нападать (небезкорыстно) на казенную постройку Курской дороги, въ личномъ составѣ которой явился расколъ; явились въ личномъ ея составѣ партизаны концессіонной постройки. Въ воздухѣ запахло казенными деньгами. На постройкѣ Рязань-Козловской дороги фонъ Дервизъ съ Мекомъ нажили въ свою пользу огромную сумму денегъ и кромѣ того сдѣлались вдвоемъ собственниками всѣхъ акцій, т. е. дѣйствительными полными собственниками этой дороги. На брошюру Дервиза, разосланную при Московскихъ Вѣдомостяхъ Каткова (которыя хорошо оплачивались конечно П. фонъ Дервизомъ) я написалъ возраженіе, помѣщенное въ приложеніи къ Биржевымъ Вѣдомостямъ, въ которомъ ясно предсказывалъ послѣдствія увлеченій концессіонною вакханаліею, охватившею тогда Россію, но конечно это была проповѣдь въ пустынѣ.

Одновременно съ этимъ положеніе на Московско-Курской дорогѣ сдѣлалось невыносимымъ. Нѣкоторыя лица изъ личнаго состава не покидая службы на Курской дорогѣ, стали служить кромѣ того на Орловско-Витебской, концессіонеромъ которой былъ Губонинъ, имѣвшій очень много подрядныхъ работъ на Курской.

Одно изъ важнѣйшихъ лицъ, по управленію работами Курской дороги, состояло по правительственной инспекціи работъ на Орловско-Витебской и то же лицо кромѣ того состояло инженеръ-консультантомъ Губонина, т. е. совмѣщало въ себѣ три съ перваго взгляда несовмѣстимыхъ должности.

Въ концѣ-концовъ не получивши форменнаго увольненія отъ должности начальника IV отдѣленія, я уѣхалъ изъ Орла и принялъ приглашеніе быть главнымъ инженеромъ по по-

стройкѣ Московско-Ярославской дороги отъ Троицы Сергія до Ярославля.

Тѣмъ и покончилась первая попытка службы моей въ казнѣ и на долго пріостановилась постройка дорогъ распоряженіемъ казны.

Много говорятъ тоже о томъ, что въ прежнія времена мѣняли періодически желѣзнодорожную политику, какъ и теперь.

Николаевская дорога была построена казною по непреклонному желанію Царя, имя котораго она справедливо носитъ. Между сподвижниками Императора почти не оказалось искреннихъ ему помощниковъ по убѣжденію,—они исполняли настойчивую волю, протестуя при всякомъ удобномъ случаѣ, на сколько это было возможно.

По теоріи блаженной памяти Павла фонъ Дервиза, ему съ Мекомъ была выдана концессія на Курско-Кіевскую дорогу, а Московско-Курскую дорогу продали московскимъ купцамъ въ компаніи съ петербургскими сановниками — такимъ образомъ, что покупатели ни одной копѣйки въ казну не заплатили. Дорогу заложили извѣстнымъ банкирамъ Гоппе и Берингу, и вся залоговая сумма была выплачена москвичами названнымъ банкирамъ исключительно изъ доходовъ дороги, которая сдѣлалась такимъ образомъ частною собственностью московскихъ купцовъ безъ всякой съ ихъ стороны затраты. На основаніи той же теоріи, что казна плохой хозяинъ, народились Вайненсъ, Кайль и Ко и едва Николаевская дорога не была продана компаніи московскихъ купцовъ, и была уступлена Главному Обществу.

По сказанію самыхъ убѣдительныхъ проектовъ и записокъ, составленныхъ въ надлежащихъ канцеляріяхъ, присутственныхъ мѣстахъ и министерствахъ, казна должна при этомъ оказаться въ огромныхъ барышахъ. Но не износивъ еще сапогъ, въ которыхъ все это докладывалось по всѣмъ инстанціямъ, какъ у чиновниковъ начала зарождаться уже другая мысль совершенно противоположная. Павелъ фонъ Дервизъ по ближайшемъ изученіи въ самыхъ свѣдущихъ и мудрыхъ канцеляріяхъ все навралъ,—казна самый прекрасный хозяинъ, особенно въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ,—для этого надо только переименовать нѣсколько канцелярій, измѣнить порядокъ

дѣловой переписки и построить каменное *3-этажное зданіе временнаго управленія* и денегъ въ казнѣ дѣвать будетъ некуда, да ихъ не то что куры, а филинъ клевать не станетъ. Дороги не только что перестали продавать, а выкупили за хорошія наличныя всѣ дороги проданныя и стали выкупать въ казну всѣ частныя дороги.

Въ послѣднее время возникла еще новая, третья, желѣзнодорожная политика, смѣшанная изъ двухъ предъидущихъ рѣзко противоположныхъ, т. е. казна нынѣ одновременно и покупаетъ и продаетъ дороги. Скупитъ какъ говорятъ по самой низкой цѣнѣ, по знакомству, нѣсколько завалящихъ дорогъ какъ старьевщикъ платье. Изъ одной штанины и одного рукава выдетъ пара, а тамъ и другая и третья, которыя всѣ продаются, конечно тоже по знакомству, и все это по выгодной цѣнѣ, такъ что здѣсь доходы казны какъ отъ покупки такъ и отъ продажи потекутъ въ два ручья; это по мнѣнію большинства: что касается до меньшинства, то имъ высказывается теоретическая возможность и двухъ ручьевъ, — но надо, говорятъ, однако подождать да подсчитать цыплятъ по осени — какъ бы филинъ не поклевалъ ихъ.

Не возьмусь высказывать, которая изъ трехъ системъ лучшая — это вопросъ черезчуръ трудный для разрѣшенія и конечно не подъ силу 70-лѣтняго хворающаго человѣка.

Что касается до канцелярской переписки по поводу этой постройки Московско-Курской дороги, то она, разъ заведенная, продолжалась десятки лѣтъ. Приведу одинъ изъ многочисленныхъ примѣровъ. Контроль усмотрѣлъ, что съ нѣсколькихъ родчиковъ крестьянъ не взысканы гербовыя пошлины. Много разъ разъяснялось оффиціальнымъ порядкомъ, что взыскивать гербовыя пошлины при мелочныхъ покупкахъ или поставкахъ приходится казною съ казны; но это разъясненіе относилось только до отдѣльно разсматриваемаго случая, а затѣмъ постоянно вновь появлялись контрольные начеты на виновныхъ въ упущеніи доходовъ казны. Такого рода взысканіе выслано было мнѣ около 20 лѣтъ послѣ окончанія постройки, когда Курская дорога была уже продана московскимъ купцамъ, а меня спрашивалось въ самыхъ строжайшихъ выраженіяхъ, какъ я осмѣлился до сихъ поръ не внести въ госу-

дарственное казначейство причисляющагося съ меня начета. На это предписаніе я отвѣчалъ самымъ короткимъ рапортомъ въ одну фразу: что безъ насилія по отношенію къ моей личности я не внесу ни одной копѣйки. Контроль сдѣлалъ энергичное сообщеніе Министерству Путей, которое пришло въ ужасъ отъ моего преступленія.

Въ видѣ особой милости не начиная переписки, мнѣ было предложено въ теченіи 24 часовъ отправиться просить пощады въ Государственномъ контролѣ. Я не согласился.

Черезъ небольшой промежутокъ времени я получилъ офиціальное письмо отъ директора канцеляріи министра: Въ рапортѣ вашемъ вы выразились, „что безъ насилія по отношенію къ вашей личности вы не внесете ни одной копѣйки". Такое заявленіе ваше не можетъ быть разсматриваемо иначе министерствомъ какъ „самоуправство" или неповиновеніе законамъ, установленнымъ властямъ" и то, и другое можетъ имѣть самыя серьезныя послѣдствія, тѣмъ болѣе, что постановленія совѣта государственнаго контроля совершенно безапелляціонны. На это письмо я отвѣчалъ: Полагалъ и продолжаю полагать, что въ Россіи существуетъ только одинъ родъ совершенно безапелляціонныхъ рѣшеній—это Высочайшія повелѣнія. Въ настоящемъ случаѣ, по поводу выдачи мнѣ изъ казны преміи за постройку Курской дороги, точныя указанія Высочайшей власти остаются неисполненными внѣ предѣловъ законной давности и я не вижу причинъ, почему такъ спѣшить съ рѣшеніями совѣта государственнаго контроля. Наложеніе взысканія на мое частное имущество есть дѣло суда, а не дѣло контроля или министерства и затѣмъ, по полученіи отъ казны денегъ, мнѣ причитающихся, и по предъявленіи мнѣ, кромѣ голословнаго рѣшенія совѣта государственнаго контроля, доказательствъ моего недосмотра, я готовъ эти убытки заплатить, не доводя это дѣло до суда, хотя предварительно долженъ справиться кому я долженъ платить, въ казначейство или въ кассу нынѣшнихъ владѣльцевъ, которые купили Курскую дорогу. Премія за постройку Курской дороги не выдана и по сіе время и гербовыя пошлины не взысканы.

Настало полное торжество концессіонныхъ вакханалій и другой дѣятельности для инженера-строителя не существо-

вало, какъ только при посредствѣ концессіонера, къ которому и приходилось идти на службу. Исключеніе въ этомъ отношеніи составляло акціонерное общество Московско-Ярославской желѣзной дороги, которое было дѣйствительнымъ обществомъ, какъ полагалось по уставу, безъ подставныхъ акціонеровъ, и фиктивныхъ правленій и собраній акціонеровъ. Работать при постройкѣ этой дороги было истиннымъ наслажденіемъ въ виду совершенной чистоты служсбныхъ отношеній и полнаго отсутствія всякихъ измышленій и фальсификацій.

Во время постройки Курской дороги былъ поднятъ технически вопросъ о рельсовыхъ накладкахъ и стыкахъ, которые помѣщались до 1867 года не иначе какъ на шпалѣ и весь вопросъ сводился главнымъ образомъ къ тому, дѣлать ли накладки о 4-хъ или 3-хъ болтахъ. Ничтожное меньшинство предлагало: усилить по возможности профиль рельса и накладокъ, увеличивая ихъ высоту и рельсовые стыки помѣщать между шпалъ на вѣсу. Идея эта была отвергнута въ 1866 году большинствомъ на Курской дорогѣ, но при первой возможности была примѣнена впервые на Московско-Ярославской. Министерство путей сообщенія однако не утвердило этой системы, а разрѣшило допустить въ видѣ опыта укладку стыковъ на вѣсу не болѣе какъ на протяженіи пяти верстъ и подъ особымъ наблюденіемъ и отвѣтственностью правительственнаго инспектора дороги и главнаго инженера. Укладка была произведена кромѣ 5 и на остальныхъ верстахъ дороги совершенно одинаково, а строгая переписка о семъ преступленіи продолжалась до тѣхъ поръ, пока эта система укладки была принята многими дорогами и сдѣлалась наконецъ всеобщею.

На этой же дорогѣ не удостоились по новизнѣ системы утвержденія министерства впервые употребленные въ Россіи и до сихъ поръ исправно существующіе:

1) Мостъ съ криволинейными верхними поясами по системѣ Швеллера черезъ р. Которость.
2) Мостъ раскосной системы, такъ называемой голландской системы черезъ р. Сару.
3) Система сводчатыхъ кирпичныхъ потолковъ на паровозныхъ зданіяхъ.

4) Примѣненіе въ постройкахъ и мостахъ бетона Коаньє.

Постройка Ярославской дороги отъ Троицы до Ярославля, длиною 196 верстъ, была окончена въ 18 мѣсяцевъ послѣ выдачи концессіи. Затѣмъ означеннымъ акціонернымъ обществомъ была предпринята постройка дороги полусаженной колеи отъ Ярославля до Вологды, длиною 192 версты. Вопросъ, поставленный тогдашнимъ правленіемъ съ извѣстнымъ дѣятелемъ по желѣзнымъ дорогамъ Ѳ. В. Чижовымъ, въ этомъ дѣлѣ состоялъ въ возможномъ удешевленіи постройки, въ виду того, что отъ сѣвера ожидать значительныхъ грузовъ не было основаній, что и подтверждается вполнѣ. Мною представлена правленію смѣта въ 18,200 руб. съ версты, считая въ томъ числѣ стоимость рельсовъ и подвижнаго состава. Стоимость эта показалась на столько мало вѣроятною, что мнѣ было предложено взять съ подряда постройку за эту оптовую цѣну и правленіе было увѣрено въ необходимости прибавки при окончаніи, для того чтобы расчитать рабочихъ. Дорога была окончена въ срокъ, прибавки я не просилъ, потому что я заработалъ на этой постройкѣ съ своимъ компаньономъ 284,000 рублей.

Далѣе пришлось столкнуться въ первый разъ съ концессіонной системой и концессіонерами. Варшавскій большого ума старый жидъ Кронснбергъ, въ отчаянной борьбѣ съ близкимъ родственникомъ своимъ Бліохомъ, въ погонѣ за концессіею на Привислянскую дорогу потерялъ цѣлый годъ времени ничего не построивши, и обязанъ былъ покончить дорогу въ 2 года. При этихъ условіяхъ Генрихъ Гальпертъ явился ко мнѣ отъ имени Кроненберга съ вопросомъ, не соглашусь ли принять на себя въ два года постройку Привислянской желѣзной дороги въ качествѣ главнаго инженера по условію за оптовый гонораръ 150,000 руб., изъ коихъ 15,000 я заплачу Гальперту. Я согласился и сталъ къ сроку оканчивать дорогу. Дорога проходитъ около крѣпостей Новогеоргіевской и Ивангорода, а потому нѣкоторыя работы пришлось исполнить по указанію военнаго вѣдомства. Такихъ работъ набралось около 20,000 р. и то считая довольно широко. Старый Варшавскій Шейлокъ — съ своимъ сыномъ Станиславомъ — положили, что надо нафабриковать по крайней мѣрѣ на 250.000 р.

аптекарскихъ счетовъ военному вѣдомству, такъ какъ по справкамъ ихъ жидковъ во всѣхъ концессіяхъ поступаютъ такимъ образомъ. Свѣдѣніе счетовъ съ правительствомъ до моихъ обязанностей въ сущности не относилось и мною было предложено, что не смотря на почти совершенно оконченныя работы, кромѣ самыхъ ничтожныхъ недодѣлокъ я готовъ ограничить полученіе гонорара 95,000 уже мною полученныхъ. Кроненберги сообразили, что за 55,000 легко найдутъ фабриканта подложныхъ счетовъ въ казну и мы разстались; я началъ строить Донецкую дорогу, полагая, что кончилъ съ жидами по взаимному удовольствію.

Изъ полученнаго мною гонорара въ 95,000 р., — 45,000 р. были получены изъ кассы мелкими, сумма же въ 50,000 руб. была получена изъ варшавскаго банка по запискѣ старика Кроненберга, въ которой на клочкѣ бумаги значилось, что это въ счетъ моего гонорара. Около года спустя въ пріѣздъ мой въ Петербургъ явился ко мнѣ племянникъ Кроненберга съ жалобнымъ видомъ, объясняя что контроль варшавскаго банка дѣлаетъ ему большія непріятности за то, что вмѣсто установленной квитанціи на бланкѣ въ видѣ оправдательнаго документа, онъ представилъ клочекъ бумажки, хотя и съ подписью стараго жида предсѣдателя банка. Ничего не подозрѣвая, я имѣлъ глупость подписать новую квитанцію и уничтожилъ мнѣ возвращенную старую, въ новой было сказано только, что мною было получено изъ варшавскаго банка 50,000 руб. Въ самое непродолжительное время, я получилъ извѣщенія, что въ счетахъ банка числилось за мною долгъ въ 50,000 руб. Никакихъ счетовъ съ этимъ банкомъ не имѣлъ и конечно въ долгъ не бралъ, но по рѣшенію суда деньги заплатилъ съ судебными издержками. Такимъ образомъ вмѣсто условленнаго платежа я получилъ 30,000 руб. за два года, не считая заплоченныхъ судебныхъ издержекъ.

Одновременно съ развитіемъ концессіонной постройки дорогъ стали на разные лады разрушаться построенные мосты, проекты коихъ всѣ безъ исключенія должны утверждаться министерствомъ путей и самимъ министромъ, а самыя постройки производились подъ наблюденіемъ правительственныхъ инспекторовъ. Каждую весну множество однообразныхъ фор-

менныхъ донесеній восходило по всѣмъ инстанціямъ, начиная съ младшихъ до министра включительно: мостъ построенный согласно съ утвержденнымъ такого то числа проектомъ и полученнымъ для исполненія при предписаніи за N° такимъ то — развалился. Министру доносятъ: мостъ построенный во всемъ согласно съ утвержденнымъ вашимъ высокопревосходительствомъ проектомъ размытъ.

Государь категорически задалъ вопросъ, почему столь часты разрушенія мостовъ сравнительно съ заграничными дорогами? Этотъ вопросъ двигается по инстанціямъ въ обратномъ направленіи, т. е. сверху внизъ, — доходитъ до помощника столоначальника и помощника производителя работъ. Здѣсь вырабатывается отвѣтъ съ примѣрами и живописными описаніями весеннихъ каскадовъ, водопадовъ, перепадовъ съ приложеніемъ фотографій разрушившихся мостовъ и восходитъ снизу вверхъ всеподданнѣйшій, всенижайшій съ припаденіемъ къ стопамъ докладъ, что это происходитъ отъ уничтоженія лѣсовъ и неимѣнія лѣсохранительнаго закона какъ у западныхъ нашихъ сосѣдей. Поверхность земли покрытую лѣсомъ оголили: снѣгъ весною сталъ таять быстрѣе и мосты перестали выдерживать напоръ весеннихъ водъ. Объясненіе превосходно, если не обратить вниманіе на то, что больше 3/4 мостовъ размытыхъ находилось на южныхъ и юго-восточныхъ дорогахъ въ степной мѣстности, гдѣ лѣсовъ нѣтъ и не было въ историческія времена.

Лѣсохранительный законъ довольно быстро прошелъ установленнымъ порядкомъ; но предъявленный значительный расходъ на содержаніе личнаго состава для наблюденія и завѣдыванія, кромѣ казенныхъ лѣсовъ и владѣльческими оказался по мнѣнію финансоваго вѣдомства затруднителенъ, вслѣдствіе чего возникла канцелярская переписка. При этихъ обстоятельствахъ и при признанной неотложности исполненія новаго закона—охрана частныхъ лѣсовъ была временно поручена низшимъ полицейскимъ чинамъ, у которыхъ и своего дѣла много, подъ теоретическимъ руководствомъ лѣсохранительныхъ комитетовъ, которые состояли изъ лицъ разныхъ вѣдомствъ губернской администраціи, изъ которыхъ каждое имѣетъ отвѣтственную должность кромѣ засѣданій одинъ

разъ въ недѣлю въ лѣсохранительномъ комитетѣ. При такихъ обстоятельствахъ о родѣ и количествѣ имѣющихся въ частныхъ владѣніяхъ лѣсовъ приходилось судить по показаніямъ ихъ владѣльцевъ или лѣсопромышленниковъ, не имѣя средствъ обстоятельно ихъ провѣрить, а потому и новый весьма полезный законъ не имѣлъ никакого практическаго значенія. Но какъ со стороны владѣльцевъ, такъ и особенно со стороны лѣсопромышленниковъ евреевъ, въ рукахъ которыхъ всецѣло находится эта торговля, явились опасенія, что въ скоромъ времени надзоръ за лѣсами будетъ упорядоченъ и что совершенно произвольная хищническая вырубка, околяющая лѣсныя площади, будетъ прекращена, — и покупка лѣсовъ скупщиками и вырубка огромныхъ лѣсныхъ пространствъ сдѣлались обычнымъ явленіемъ. Между тѣмъ переписка объ учрежденіи болѣе дѣйствительнаго надзора за частными лѣсами все продолжается, а еврей-лѣсопромышленникъ торопится вырубить какъ можно болѣе лѣсовъ и законъ оказалъ результаты совсѣмъ противоположные тѣмъ, которыхъ было можно ожидать. Усиленный отпускъ лѣса заграницу сдѣлалъ то, что цѣна лѣса слишкомъ удвоилась эти послѣдніе годы, что особенно замѣтно на нашихъ западныхъ и юго-западныхъ дорогахъ.

Донецкая каменноугольная дорога была предложена правительствомъ съ торговъ, при посредствѣ запечатанныхъ конвертовъ. Концессія Донецкой дороги соотвѣтствовала вполнѣ общепринятому типу фиктивныхъ акціонерныхъ обществъ, съ оптовымъ строителемъ дороги, которымъ былъ я.

При постройкѣ этой дороги были нѣкоторыя отступленія отъ обязательныхъ условій концессій. Здѣсь изучался вопросъ прочности рельсовъ въ зависимости отъ вѣса подвижнаго состава, скорости движенія поѣздовъ, кривизны и продольныхъ уклоновъ дороги. Положенные по концессіи 18-фунтовые рельсы были замѣнены добровольно концессіонерами болѣе тяжелыми въ $21^2/_3$ фунтовъ въ 1 погонномъ футѣ; кромѣ того всѣ предвидѣнныя деревянныя жилыя постройки и станціи были выстроены каменными; одновременно съ приступомъ къ постройкѣ дороги былъ устроенъ большой питомникъ на $3^1/_2$ мил. саженцовъ для заблаговременнаго устройства живыхъ

защитныхъ насажденій отъ снѣжныхъ заносовъ независимо отъ переносныхъ щитовъ. Все это выдвигало изъ ряда вонъ одновременно строившихся дорогъ и обратило на себя вниманіе К. Н. Посьета, этого олицетвореннаго типа чистоты и честности государственнаго дѣятеля, который, когда явился на сцену вопросъ постройки Екатерининской дороги, пожелалъ поручить ее мнѣ. По правдѣ сказать въ первый моментъ по полученіи этого предложенія, мое искреннее желаніе было отказаться, потому что я начиналъ чувствовать утомленіе или можетъ быть что то иное. Изъ приличія не приподымая грязную завѣсу, скрывающую концессіонныя обыкновенія — съ одной стороны, взяткодательство и взятковымогательство съ другой, можно съ увѣренностью сказать, что многихъ людей, хоть сколько нибудь чистоплотныхъ, отъ концессіонной системы нерѣдко тошнило какъ отъ морской болѣзни и попробовавши одинъ разъ этого способа легкой и по всѣмъ правиламъ концессіонныхъ наживы, не всякій безъ колебанія рѣшался на него вторично.

По окончаніи постройки Донецкой дороги, я зимою жилъ въ Москвѣ, а лѣтомъ въ моемъ имѣніи въ Могилевской губерніи — занимался воспитаніемъ своихъ дѣтей и считалъ уже себя инженеромъ-инвалидомъ, твердо убѣжденный по личному опыту, что инженеръ, перевалившій за 50 лѣтъ, значительно глупѣетъ, особенно если произведенъ въ IV-ый классъ. Говорятъ при этомъ обыкновенно, замѣчая это постоянно до очевидности, что человѣкъ утомленъ, или убитъ домашнимъ горемъ, или заболѣлъ, а въ дѣйствительности онъ началъ старѣться, обтерся и расхлябался и износился его мыслительный механизмъ, и его потому пора пріобщить къ снятымъ съ пути негоднымъ легкимъ рельсамъ Сибирской дороги.

Пріѣхалъ неожиданно въ Москву И. З. Клевецкій, который имѣлъ вліяніе на мое вступленіе въ кругъ дѣловой жизни, пріютивъ меня вскорѣ послѣ выпуска изъ института въ свой кружокъ дѣльныхъ и честныхъ людей. Затѣмъ и позднѣе хотя и рѣдко, но встрѣчались, дѣлили дѣло съ бездѣльемъ и мѣнялись мыслями и онъ зналъ во мнѣ защитника казенной постройки. Помнилъ и старую мою брошюру въ отвѣтъ на брошюру II. фонъ Дервиза и заѣхавши ко мнѣ прямо съ поѣзда

Николаевской дороги, заявилъ мнѣ, что онъ пріѣхалъ спеціально ко мнѣ по порученію К. Н. Посьета,—предложить мнѣ быть начальникомъ работъ Екатерининской дороги. Стоявши всегда за идею казенной постройки, я не могъ уклониться отъ этой работы, тѣмъ болѣе что на Донецкой дорогѣ только что тогда конченной я обезпечилъ свою семью и свою старость, будучи оптовымъ подрядчикомъ.

Черезъ сутки я былъ назначенъ, а черезъ трое я уже ѣхалъ въ Екатеринославъ съ кредитомъ, открытымъ по телеграфу въ мое распоряженіе, въ три милліона рублей, какъ сказано, *на первый случай* для помощи голодающему населенію.

Въ Петербургѣ было учреждено временное управленіе работами изъ нѣсколькихъ членовъ отъ министерства путей сообщенія и представителей другихъ вѣдомствъ, и начали въ немъ разводить чиновника, — занятіе которымъ и по нынѣ продолжаютъ успѣшно заниматься.

По поводу раздачи вспомоществованія якобы голодающему населенію, произошло значительное недоразумѣніе. Мѣстные, особенно второстепенные агенты земской и полицейской администраціи вообразили, что изъ ассигнуемыхъ казною денегъ будутъ выдаваться вспомоществованія чинами полиціи и земствъ, довольствуясь только фактомъ выдачи, когда я пояснилъ, что деньги выданы правительствомъ въ счетъ работъ по постройкѣ и они должны возвратиться въ видѣ произведенныхъ работъ, подвозокъ, поставокъ песку и камня, все это хотя и по значительно возвышеннымъ цѣнамъ, допуская это возвышеніе до 30 % противъ подрядныхъ — какъ льготу въ пользу голодающихъ.

Такая постановка мною вопроса возбудила много горячихъ страстныхъ возраженій членовъ совѣщанія, созваннаго экстренно губернаторомъ, большинство которыхъ стояло за безконтрольную помощь деньгами или же за хозяйственныя закупки зерна. Мнѣ возражали, что предлагаемая мною система вспомоществованій не царская милость, а кабала для производства работъ на предположенной желѣзной дорогѣ и что наконецъ нужна помощь неотлагательная и что придумывать какія-нибудь формы отчетности и контроля не время, когда народъ мретъ съ голоду. Всѣ эти возраженія не имѣли

ни малѣйшихъ основаній, въ чемъ въ концѣ концовъ убѣдился и губернаторъ. Предположено было мною выдавать немедленно ссуды, черезъ вызванныхъ по телеграфу изъ Москвы артельщиковъ, въ томъ размѣрѣ, какой потребуется по указанію мѣстныхъ властей, но не иначе, однако, *какъ по удостовѣреніямъ сельскихъ обществъ*, которыя конечно должны были знать, сколько у нихъ голодающихъ, и всегда могли отличить нуждающагося отъ посягающаго на казенныя деньги. Кромѣ того, я изъявлялъ готовность передать хотя всѣ ассигнованныя и имѣющія быть и впредь ассигнованными деньги, въ слѣдствіе заявленной экстренной надобности, всецѣло въ распоряженіе губернской администраціи, безъ всякаго участія моего въ производствѣ выдачъ и понятно не неся уже при этомъ и отвѣтственности за сохраненіе казенныхъ суммъ, обереганіе которыхъ и въ томъ отвѣтственность переходила къ распорядителямъ расходовъ. Отъ этого всѣ единодушно наотрѣзъ отказались. Сельскія общества тоже отказались выдать удостовѣренія голодающимъ, такъ какъ такихъ откровенно говоря въ дѣйствительности не было, а раздута была угроза голода вліятельными лицами Екатеринославской губерніи въ виду желанія ихъ увидѣть главнымъ образомъ осуществленной постройки моста черезъ Днѣпръ, а при этомъ и Екатерининской дороги.

Какъ я не просилъ мѣстныхъ полицейскихъ агентовъ показать мнѣ или лицамъ санитарной службы дороги голодающаго, я этого не добился и *ни одной копейки изъ казенныхъ денегъ не было потребовано голодающими или для голодающихъ* изъ открытаго кредита для этой цѣли. Кромѣ временныхъ кассъ для голодающихъ были образованы инструкторскія, небольшія артели, съ тѣмъ чтобы пріучить мѣстныхъ крестьянъ къ производству земляныхъ работъ. При полномъ стараніи было привлечено не болѣе 1000 человѣкъ при общей потребности въ землекопахъ свыше 11.000 чел. И то изъ привлеченныхъ 1000 чел. при наступленіи времени пашни, ни одного человѣка изъ мѣстныхъ жителей на земляныхъ работахъ не осталось, такъ что на работахъ они пробыли не болѣе 2—3 недѣль, не смотря на то, что заработная плата, мѣстнымъ хохламъ, была увеличена на 30 % сравнительно съ подряд-

ными работами. Такимъ образомъ голодающихъ не оказалось и при этомъ было приступлено къ постройкѣ самонужнѣйщей дороги для развитія металлургическаго дѣла въ Россіи.

Первый вопросъ съ которымъ приходилось столкнуться, это о помѣщеніи и о системѣ Днѣпровскаго моста,— этого истиннаго виновника осуществленія желѣзной дороги. За нѣсколько дней до моего прибытія, уже побывали на мѣстѣ лица, выхлопотавшія себѣ у Адмирала Посьета право исключительнаго составленія проэкта Днѣпровскаго моста. Они были, какъ это всегда бывало съ пріѣзжими, приглашены не медля на обѣдъ мѣстнымъ старожиломъ-защитникомъ мѣстныхъ интересовъ.—Гостепріимство и хлѣбосольство этой симпатичной личности—превосходящія Петра Петровича Пѣтуха —покорили сердца и желудки первыхъ дѣятелей Екатерининской дороги, которые, размякши, наобѣщали многое что вовлекало казну въ значительные расходы. На слѣдующее утро послѣ моего пріѣзда я получилъ конечно тоже приглашеніе отобѣдать съ моими привелигированными сотрудниками, упитанными уже передъ тѣмъ. Мое положеніе было изъ самыхъ затруднительныхъ, яствія и питія угощенія въ горлѣ становились и приходилось таки заявить, что проѣздъ для обыкновенныхъ экипажей по моему устроенъ будетъ, но отнюдь не затрачивая большихъ денегъ на второстепенныя удобства въ ущербъ желѣзной дороги, съ чемъ не соглашались мои опоненты. Они полагали, что для такихъ хорошихъ людей и для города затратить казенныхъ денегъ слѣдуетъ не останавливаясь на мелочномъ вопросѣ о суммѣ.

Такимъ образомъ въ этомъ крупномъ по издержкѣ вопросѣ являлись противники моихъ ясно выраженныхъ мыслей и поясняли келейно мѣстнымъ гражданамъ, чтобы они оставались покойны, что мостъ будетъ устроенъ по ихъ желанію, а что я считаюсь, главнымъ образомъ спеціалистомъ по части протестовъ, остающихся въ меньшинствѣ при коллективномъ обсужденіи техническихъ и экономическихъ вопросовъ. Я предложилъ построить двухэтажный мостъ, — понизу желѣзной дороги а по верху для экипажной.

Представители мѣстныхъ дворянскихъ интересовъ энергично этому воспротивились, не совершенно по моему мнѣ-

нію уясняя себѣ, что пологій въѣздъ, соотвѣтствующій уклону главной улицѣ Екатеринослава, не представитъ ни малѣйшаго неудобства. Я былъ вызванъ въ Петербургъ, гдѣ этотъ вопросъ долженъ быть разсмотрѣнъ подъ предсѣдательствомъ министра. Я остался въ меньшинствѣ при одномъ своемъ голосѣ, твердо убѣжденный 1) что устройство моста удвоенной ширины вызоветъ совершенно напрасный расходъ 800,000 р. а не въ 145,000 р., какъ заявляли мои опоненты, 2) что устройство моста, прибавляя къ двумъ желѣзнодорожнымъ одну третью ферму для обыкновенной ѣзды, не возможно по техническимъ затрудненіямъ, такъ какъ напряженіе частей моста, служащихъ соединеніемъ желѣзнодорожной ѣзды съ экипажною, получаются огромными и выходящими за предѣлы допускаемые практикою.

Въ очень непродолжительномъ времени, по возвращеніи моемъ въ Екатеринославъ, я былъ извѣщенъ о выѣздѣ на линію работъ коллективно всего временнаго управленія для ихъ осмотра, а главное для рѣшенія вопроса о мостѣ черезъ Днѣпръ; вопросъ который я считалъ уже оконченнымъ и перешедшимъ окончательно въ вѣдѣніе вновь народившагося временнаго управленія, и ожидалъ отъ него приказанія (на что оно имѣло право) строить мостъ съ затратою нѣсколькихъ сотъ тысячъ казенныхъ денегъ въ угоду представителей города Екатеринослава.

Засѣданіе прибывшаго въ Екатеринославъ Временнаго Управленія по поводу Днѣпровскаго моста, началось съ заявленія официальнаго составителя проэкта, что долженъ отказаться отъ идеи устройства моста на трехъ фермахъ какъ онъ заявлялъ въ засѣданіи подъ предсѣдательствомъ Министра въ Петербургѣ, но что имъ составленъ проэктъ на четырехъ фермахъ, который очень немного дороже нежели на трехъ фермахъ. Затѣмъ послѣдовала выгрузка изъ портфеля разныхъ исписанныхъ цифрами обрывковъ бумаги, съ извиненіемъ, что по спѣшности, которая такъ необходима въ виду упущеннаго времени, проэктъ не вычерченъ и разсчеты не переписаны.

Предсѣдатель при этомъ обратился ко мнѣ и заявилъ, что я не буду въ состояніи, конечно, представить такой мас-

сы новыхъ матеріаловъ, какую представилъ составитель, а надо неотлагательно приступать къ работѣ постройкъ моста. Для того, чтобы не тратить время, я заявилъ, что я готовъ признать всѣ цифры предъ нами лежащія вполнѣ безукоризненно вѣрными (чего видимо не ожидали), но если, прибавилъ я, приходятъ къ необходимости, которую я ранѣе предвидѣлъ и предсказывалъ, прибѣгнуть къ системѣ моста въ 4 фермы, то я имѣю предложить способъ разрѣшенія вопроса болѣе дешевый и болѣе удобный, нежели уширеніе моста и противъ котораго едва ли могутъ быть представлены основательныя возраженія. Въ случаѣ признанной необходимости четырехъ фермъ моста, построивши мостъ тамъ гдѣ онъ предположенъ въ одинъ желѣзнодорожный путь, съ пролетами въ 38 сажень и другой мостъ, болѣе легкой системы для экипажной ѣзды, съ пролетомъ не менѣе 100 сажень, помѣстивъ его для удобства города противъ дворянскаго клуба или Губернаторской квартиры, и тогда эти два моста безспорно будутъ стоить много дешевле уширенія желѣзнодорожнаго моста со множествомъ дорогихъ опоръ на разстояніи 38 сажень.

При этомъ я опять изъявилъ готовность приступить къ постройкѣ безпричинно дорогаго моста, если мнѣ прикажутъ, но безъ этого считаю себя не вправѣ расходовать лишнія казенныя деньги. Съ этимъ временное управленіе возвратилось въ Петербургъ и доложило мое новое отдѣльное мнѣніе правдивому адмиралу-министру. Онъ заподозрѣлъ, что бывшіе прошлые дебаты и техническіе споры были не безъ лганья, а потому безъ прямого участія Министерства и Временнаго Управленія, онъ поручилъ разсмотрѣть этотъ вопросъ совѣщанію трехъ инженеровъ—старикамъ Кербедзу, Журавскому и Паукеру, которые безъ колебаній единогласно отдали предпочтеніе моему мнѣнію, по которому и исполнена постройка моста.

Конечно можетъ появиться вопросъ, почему вмѣсто одного, дѣйствительно не построено двухъ мостовъ, принимая въ соображеніе, что стоимость этой постройки была бы не меньше, нежели уширеніе желѣзнодорожнаго моста, хотя значительно дороже нынѣ построеннаго моста? Дѣло въ томъ, что въ не-

речнѣ расходовъ по постройкѣ Екатерининской дороги значился Днѣпровскій мостъ съ приспособленіемъ его для экипажной ѣзды, а потому по чиновничьимъ порядкамъ, сколько бы не было израсходовано на мостъ въ этомъ видѣ, — все было бы вполнѣ законно. Если бы же появилась новая статья расхода на постройку кромѣ желѣзнодорожнаго и городскаго моста, пришлось бы измѣнить номенклатуру расходовъ, а слѣдовательно коснуться мнѣній большинства и меньшинства. Для канцелярскаго порядка это всегда нежелательно и гораздо удобнѣе, когда мнѣніе меньшинства какъ канцелярская тайна можетъ быть подшита къ дѣлу и направиться на вѣчный покой въ архивъ.

Одинъ изъ очень важныхъ вопросовъ, который представился передъ началомъ работъ,—это изыскать средства избѣжать безконечной переписки съ контролемъ, образчикъ которой указанъ въ исторіи постройки Московско-Курской дороги. Всѣ пришли къ убѣжденію, что перейдя отъ канцелярскаго контроля къ фактическому и отъ послѣдовательнаго если не къ предварительному, то къ современному, ходъ дѣла можетъ быть поставленъ на болѣе раціональныхъ началахъ, связывая много менѣе руки производителей работъ съ одной стороны и давая полную возможность, кромѣ самой точной провѣрки по документамъ, провѣрку размѣровъ и количествъ и въ дѣйствительности на мѣстѣ работъ, что прежде не было во власти контроля.

Такимъ образомъ пришлось неотлогательно измѣнить совершенно счетный уставъ, до тѣхъ поръ опредѣлявшій порядокъ дѣйствій государственнаго контроля и его отношенія къ другимъ вѣдомствамъ.

Я былъ вызванъ въ Петербургъ, гдѣ долженъ былъ выработать подъ руководствомъ товарища государственнаго контроля Т. С. Петрова новыя правила контролированія строительныхъ отчетовъ. Рѣдкая способность уяснять и быстро схватывать всякую новую спеціальную деталь представителя контроля удивительно облегчили эту работу; онъ изложилъ и перечислилъ тѣ отчетныя данныя, которыя желательны, а я съ своей стороны то, что нужно, чтобы формализмъ не задерживалъ быстраго хода работъ и мы очень скоро пришли къ

соглашенію. Начавши эту работу около 8 час. вечера, — за полночь всѣ главныя основанія были установлены и на слѣдующій день я уѣхалъ въ Екатеринославъ. Вновь составленныя правила было положено примѣнить не медля въ видѣ опыта, съ тѣмъ, чтобы сдѣлать нужныя дополненія, какія окажутся нужными и тогда только представить на законодательное утвержденіе. Отъ чиновниковъ контроля по новымъ правиламъ требовалось болѣе работы и работы поспѣшной и точной, а потому критиковали негласно нѣкоторые отдѣлы соглашенія. Ранѣе окончанія Екатерининской дороги Т. С. Петровъ получилъ другое назначеніе; посылки на статьи счетнаго устава сдѣлались чаще съ явнымъ желаніемъ уклониться отъ исполненія нѣкоторыхъ неудобныхъ для контрольныхъ чиновниковъ основаній соглашенія, а наконецъ я получилъ заявленіе отъ мѣстнаго контроля, что счетный уставъ Высочайше утвержденъ, а соглашеніе съ тайн. сов. Петровымъ есть пока частный мой разговоръ, разсмотрѣнію въ установленномъ порядкѣ еще не подвергавшійся.

Такое заявленіе было возможно только потому, что авторъ временнаго соглашенія со стороны контроля оставилъ свой постъ и перешелъ въ придворное вѣдомство; тогда явилась надежда, сохранить то что удобно для контрольныхъ чиновниковъ изъ счетнаго устава, дополняя только тѣми указаніями проекта соглашенія, которыя не увеличиваютъ работу контролированія или не налагаютъ какой нибудь тѣни отвѣтственности на чиновниковъ контроля. Это шло конечно въ разрѣзъ съ успѣшнымъ устраненіемъ прежней канцелярской медленности и нарушало и искажало стройную систему выработаннаго фактическаго контроля, а потому терпимо быть не могло.

Мною было категорически отвѣчено, что я не полагалъ, чтобы меня вызывали за полторы тысячи верстъ для частной болтовни съ Петровымъ; если же это такъ, то для меня перестаетъ существовать спеціальный котроль Екатеринославской дороги, не получившій еще утвержденія и затѣмъ я обращаюсь въ губернскую контрольную палату, на основаніи надлежащимъ образомъ утвержденнаго общаго счетнаго устава, съ представленіемъ только платежныхъ документовъ не

предварительно уплаты, а гораздо позднѣе и безъ всякихъ фактическихъ повѣрокъ на мѣстѣ. Въ концѣ-концовъ Контроль призналъ свою неправоту и попросилъ возвратить ему его бумагу о частномъ разговорѣ съ г. Петровымъ и уничтожить мой отвѣтъ и затѣмъ главныя основанія учрежденія фактическаго контроля остаются въ дѣйствіи по сіе время, а постройка дорогъ казною получила право гражданства въ Россіи.

Вглядываясь спокойно и внимательно назадъ, я съ боязнью задаю себѣ вопросъ: правъ ли я былъ, выступая при всякомъ удобномъ случаѣ и при первой возможности въ защиту идеи казенной постройки желѣзныхъ дорогъ? Я скоро вернусь къ этому важному вопросу, на который отвѣтить на скоро нельзя.

Чрезвычайно важно, чтобы правительство имѣло возможность сдерживать неразумное израсходованіе казенныхъ денегъ; но еще того важнѣе и существеннѣе, чтобы не существовало способовъ, такъ легко узаконять произволъ чиновниковъ, прикрываясь наглыми софизмами, ловкій подборъ которыхъ ими возносится на утвержденіе Самодержавной власти. До тѣхъ поръ, пока эта власть не была тщательно заслонена для всего живущаго на Руси, опасность была не важная. При Иванѣ Васильевичѣ приколачивали гвоздемъ за ухо къ приказному столу. Петръ Великій приближенныхъ наказывалъ собственноручно полновѣсной дубинкой, а остальныхъ били батогами нещадно. Теперь никакого суда на мерзавца нѣтъ и онъ окончательно разопсѣлъ и остервенѣлъ, а комиссія прошеній, подаваемыхъ на имя Государя, состоитъ опять таки изъ того же чиновника.

Близкій мнѣ человѣкъ имѣлъ отъ законной жены своей сына ранѣе совершенія брака. По ходатайству его состоялось Высочайшее повелѣніе о дарованіи этому сыну всѣхъ безъ исключенія правъ. Радости и признательности не было предѣловъ, что за его поступокъ не будетъ страдальца невинно нравственно заклеймённаго на всю жизнь. Взамѣнъ прежняго метрическаго свидѣтельства было выдано другое—какъ вполнѣ законному сыну, но съ припискою, что оно выдается взамѣнъ прежняго на основаніи такого-то Высочайшаго повелѣнія.

Понятно, что милость царская обратилась почти въ ничто. О томъ, что скрывалось, будетъ извѣстно и ребенку, и затѣмъ будетъ странствовать по разнымъ канцеляріямъ впродолженіе всей жизни неповиннаго начинающаго жить человѣка.

Обратившись къ Побѣдоносцеву вершителю канцелярскихъ дѣлъ Духовнаго вѣдомства, я услышалъ ясно отчеканную фразу: гражданская власть даровала то, что въ ея власти; духовная—дѣйствуетъ на основаніи своихъ правилъ и ничего прибавить или убавить въ метрическомъ свидѣтельствѣ не можетъ.

Въ двухъ пунктахъ въ разстояніи пяти минутъ ходьбы излагаются: въ одномъ — теорію и практику дуализма самодержавія въ Россіи, а въ другомъ—практику пресмыканій всенижайшихъ, всеподданнѣйшихъ припаденій къ стопамъ Русскаго Самодержавца.

Aix-les-bains,
Іюль 1899.

Въ 1865 году запиской на имя министра путей сообщенія П. П. Мельникова я обращалъ его вниманіе, съ одной стороны: на проявляющійся уже мѣстами недостатокъ свободныхъ земельныхъ угодій въ Европейской Россіи, царствѣ Польскомъ и Финляндіи; а съ другой на огромный избытокъ плодородныхъ незаселенныхъ мѣстъ въ Сибири.

При составленіи записки, данныя о протяженіи сибирскихъ рѣкъ, были не столь точны какъ теперь, а именно: въ дѣйствительности въ Азіатской Россіи всего водяныхъ путей 82,000 верстъ, изъ нихъ пароходныхъ 32,000 верстъ (см. Календарь Суворина за 1904 годъ). Приведя дѣйствительныя протяженія сибирскихъ рѣкъ, я представляю читающему судить: сколько народа считало бы себя счастливымъ, еслибъ въ сорокалѣтній промежутокъ времени было облегчено переселеніе нищенствующаго голоднаго народа, не имѣющаго достаточно земли въ Европейской Россіи въ мѣстность заселен-

ную полу человѣкомъ обоего пола на одну квадратную версту—находящуюся за Ураломъ.

Сравнительно скорое заселеніе Сѣверной Америки произошло благодаря быстрому возникновенію тамъ общей сѣти путей сообщенія какъ водяныхъ такъ и желѣзнодорожныхъ. Эти два рода путей дополняли бы одинъ другого. Заселеніе Сибири точно также пошло бы чрезвычайно быстро при своевременномъ устройствѣ непрерывной сухопутно-водяной сѣти по замѣчательно могучимъ рѣкамъ Сибири, переходя волоки между ними, рельсовыми путями. Слѣдуя такой системѣ заселенія, оно распространялось бы по направленію рѣкъ, судоходныхъ и сплавныхъ. По общему ихъ протяженію можно судить о тѣхъ пространствахъ, которые оказались бы готовыми принять новоселовъ изъ тѣсныхъ по населенію частей Европейской Россіи.

Не смотря на мощность и производительность этой важной государственной мѣры она своевременно не была приведена въ исполненіе. Затѣмъ постройка желѣзныхъ дорогъ казною, вопреки представленій министра путей сообщеній П. П. Мельникова, перешла на долго въ концессіонную систему.

Казна дорого заплатила за образованіе много милліонныхъ состояній частныхъ лицъ—на счетъ казны. При этомъ дороги были построены крайне неудовлетворительно и потому перестроенныя казною, были ею же выкуплены въ концѣ концовъ за дорогую цѣну. Въ погонѣ за всякими концессіями на какія бы то ни было линіи желѣзныхъ дорогъ являлась масса предпринимателей желавшихъ строить дороги, но не иначе какъ на капиталы, гарантированные казною. Это не требовало ни копейки денегъ отъ предпринимателей — концессіонеровъ; требовалась только гарантія строительнаго капитала Правительствомъ, что выхлопатывалось безъ особыхъ затрудненій, при надлежащихъ конечно смазкахъ различныхъ чиновничьихъ административныхъ механизмовъ.

Такимъ образомъ Русская сѣть желѣзныхъ дорогъ была построена и казна ограблена. Сибирская дорога составляла лакомый кусокъ для аспирантовъ въ концессіонеры.

Чтобы эта дорога была по крайней мѣрѣ полезна, по

отношенію къ заселенію богатой Сибири — избыткомъ, начинающаго голодать Русскаго народа Европейской Россіи, съ этою цѣлью мною издана приводимая при семъ въ приложеніи 2 дословная брошюра подъ заглавіемъ:

Гдѣ нужно строить Сибирскую желѣзную дорогу?

Дозволено цензурою. Москва, 9 Іюля 1884 года.

Типографія А. И. Мамонтова и К° въ Москвѣ.

Извлеченіе изъ записки, представленной въ 1865 году П. П. Мельникову.

Ни одна изъ линій желѣзныхъ дорогъ не возбуждала столь оживленныхъ и разнообразныхъ преній въ печати, въ правительственныхъ сферахъ и обществѣ — какъ Сибирская дорога. Записки, мнѣнія, изслѣдованія, доказывавшія совершенную неотложность постройки этой дороги, составляютъ уже изрядную библіотеку. Многіе изъ этихъ документовъ роскошно изданы въ видѣ объемистыхъ томовъ съ картами, планами, статистическими таблицами и всевозможными числовыми данными. Между массою этихъ документовъ почти нѣтъ возможности подобрать двухъ, которые бы вполнѣ были между собою согласны относительно направленія Сибирской дороги и не доказывали бы неоспоримыми, по ихъ словамъ, доказательствами, что всякое другое направленіе, кромѣ защищаемаго этимъ документомъ, было бы гибельно для Россіи вообще, а для Сибири въ особенности.

Предѣлами всѣхъ наивыгоднѣйшихъ направленій этой дороги по доказательствамъ этихъ документовъ оказались двѣ прямыя, упирающіяся въ Уральскій хребетъ: одна—проходящая черезъ Кострому и Вятку, другая — черезъ Рязань и Самару, такъ что полоса земли, на которой происходилъ страстный споръ о единственномъ раціональномъ направленіи Сибирской дороги, оказывалась имѣющею ширину отъ 400 до 700 верстъ, при длинѣ въ 10,000 верстъ.

Длина этой полосы была бы еще значительнѣе, если бы принять въ соображеніе, что вологжане также предложили направленіе Сибирской дороги: отъ Петербурга прямо на Во-

логду и Вятку, опираясь на обстоятельство, что въ старину ѣзжали въ Сибирь на Вологду и Устюгъ-Великій.

Вглядѣвшись во всѣ документы, ратовавшіе за то или другое направленіе этого рельсоваго пути, въ ихъ совокупности нельзя не убѣдиться, что при самомъ рѣзкомъ разнообразіи и крайней противоположности доводовъ, въ общемъ они очень подробно обозначили, каждый по своему, направленіе части Сибирской дороги до Урала, т. е. той части ея, которая ни одной верстой не пролегаетъ по Сибири; далѣе всѣ защитники, если и не выражаютъ полнаго равнодушія къ дальнѣйшему направленію рельсоваго пути, то касаются двухъ—трехъ главныхъ Сибирскихъ административныхъ или промышленныхъ пунктовъ, да и то чаще для того, чтобы болѣе подкрѣпить неоспоримую раціональность избраннаго направленія по сю сторону Урала, гдѣ почти каждый даже слабо населенный пунктъ оказывается замѣчательнымъ въ экономическомъ отношеніи и крайне нуждающимся въ желѣзной дорогѣ. Этотъ весьма знаменательный фактъ идетъ рука объ руку съ другимъ не менѣе знаменательнымъ, что главными дѣйствующими лицами на защиту того или другого направленія такъ называемой Сибирской дороги являлись всегда жители Костромы, Вятки, Нижняго, Казани, Уфы, Самары и различныхъ уѣздовъ Европейской Россіи — подъ главенствомъ и предводительствомъ разныхъ лицъ, мѣсто родины коихъ опредѣлить трудно, такъ какъ оно теряется въ неизвѣстности задолго до начала ихъ дѣятельности по части исходатайствованія концессіи на какую нибудь дорогу.

Истинныхъ сибиряковъ среди всѣхъ этихъ пишущихъ, печатающихъ и говорящихъ отдѣльно или совокупно съ безчисленнымъ множествомъ депутацій, почти не было видно. Если же и появлялись иногда въ числѣ членовъ различныхъ депутацій такъ называемые „си-биряки“, то дѣятельнаго участія съ ихъ стороны замѣчаемо не было; въ большей части случаевъ это были лица, случайно прибывшія по своимъ личнымъ дѣламъ. Кромѣ того, между ними ни разу нельзя было замѣтить кого-нибудь изъ крупныхъ мѣстныхъ дѣятелей, интересы коихъ дѣйствительно могли быть затронуты вопросомъ о Сибирской дорогѣ. Случались и такія оказіи, что

по заявленіи брошюры или статьи за псевдонимною подписью „Сибиряка“ по справкѣ оказывалось, что „Сибирякъ—уроженецъ Коломны (въ Петербургѣ) — воспитывался и постоянно служилъ въ Петербургѣ и пока еще усылаемъ въ Сибирь не былъ, хотя и занимался въ свободное отъ служебныхъ занятій время вопросомъ о Сибирской дорогѣ по порученію кого-нибудь изъ Г. Г. концессіонеровъ. Такое по видимому равнодушіе настоящихъ сибиряковъ къ вопросу о Сибирской дорогѣ съ перваго взгляда совершенно необъяснимо, но поговоривши за Ураломъ съ нѣкоторыми изъ нихъ, можно убѣдиться, что оно имѣетъ нѣкоторое основаніе.

„Мнимое наше равнодушіе къ вопросу о Сибирской дорогѣ, говорятъ они, кромѣ главной причины — невозможности выяснить наши нужды и потребности — проявляется вслѣдствіе общаго убѣжденія, что вопросъ о Сибирскихъ путяхъ сообщенія еще не скоро будетъ дѣйствительно поднятъ, потому что на споры о дорогѣ, которая должна лишь подойти къ начальному пункту Сибирской, не касаясь ни одной пяди собственно Сибири — и то употреблено 15 лѣтъ. При современномъ состояніи русскихъ финансовъ не мало потребуется лѣтъ для осуществленія только той небольшой части общаго проэкта, на которомъ наконецъ остановятся, и только затѣмъ лишь назрѣетъ вопросъ о сибирскихъ путяхъ сообщенія, и только если у васъ въ Россіи не признаютъ болѣе спѣшнымъ достроить третій десятокъ тысячъ верстъ рельсовыхъ путей и начать четвертый; а затѣмъ никто не можетъ поручиться, что по затратѣ громаднаго капитала на постройку дороги до Урала, которую почему то называютъ Сибирской — она не попадетъ въ число начатыхъ и не доведенныхъ до до конца дорогъ, какихъ въ Россіи уже не мало. Насъ гораздо болѣе интересовала дорога, которая у васъ прокралась подъ вымышленнымъ именемъ Уральско-Горнозаводской. Нынѣ доводятъ се до Обскаго бассейна, и тогда она соединитъ два уже созданныхъ и развивающихъ по сю и по ту сторону Урала (безъ участію правительства) паровыхъ торговыхъ флота, съ которыми долго еще не будутъ въ состояніи конкурировать желѣзныя дороги.“

Нельзя не признать, что многое изъ высказываемаго Сибиряками заслуживаетъ полнаго вниманія и изученія.

Особенно бросается въ глаза то обстоятельство, что для дороги, имѣющей быть построенною по Сибири, не только не существуетъ общаго проэкта, но нѣтъ никакихъ выработанныхъ основаній для составленія программы этого проекта, безъ чего опрометчиво было бы приступить къ его исполненію и тѣмъ болѣе было бы опрометчиво начать постройку части дороги. Какъ бы ни были скромны требованія этой программы, для соединенія рельсовымъ путемъ только важнѣйшихъ Сибирскихъ населенныхъ и административныхъ центровъ окажется необходимымъ построить нѣсколько тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, что потребуетъ отъ казны затраты громаднаго капитала, который вслѣдствіе своей значительности будетъ расходоваться невдругъ, а распредѣлится на бюджеты нѣсколькихъ лѣтъ. Съ другой стороны, для того чтобы этотъ капиталъ не увеличивался безполезно многолѣтними процентами, во время постройки дороги необходимо, чтобы сооруженіе производилось возможно быстро.

При невозможности согласовать вполнѣ эти два условія, можно уменьшить ихъ вредное вліяніе на финансы, начавъ съ того, чтобы извлечь всестороннюю пользу изъ существующихъ уже путей, не отвергая установившагося мнѣнія о пользѣ непрерывности Сибирской дороги отъ западныхъ окраинъ Россіи до Тихаго океана. Послѣднее можетъ быть желательно и должно быть конечною, а не начальною цѣлью, или, говоря иначе, сперва должны быть построены наиболѣе необходимыя части Сибирской линіи, и особенно тѣ, которыя сами по себѣ имѣютъ значеніе и промышленное и политическое. Такимъ образомъ слѣдуетъ начать строить тѣ части общаго проэкта, затрата на осуществленіе которыхъ оказалась бы производительною тотчасъ же вслѣдъ за окончаніемъ постройки.

Наоборотъ, тѣ ся участки, на которыхъ нельзя, въ особенности вначалѣ, ожидать сильнаго коммерческаго движенія, могутъ быть построены позднѣе. Къ такимъ частямъ Сибирской дороги несомнѣнно принадлежатъ тѣ участки, которымъ приходится конкурировать съ водяными путями, какъ это увидимъ ниже. При сопоставленіи водяныхъ пу-

тей съ желѣзными дорогами каждый разъ приходится слышать совершенно справедливое соображеніе, что первые у насъ бездѣйствуютъ въ теченіе полугода, а такъ какъ „время — деньги“, то и слѣдуетъ безусловно предпочесть желѣзныя дороги водянымъ путямъ. Время дѣйствительно деньги, а потому оно и учитывается также легко, какъ деньги, и сама фраза, повторяемая чаще всего тѣми, кто не цѣнитъ ни того ни другого — теряетъ всякое значеніе.

Для каждаго даннаго случая, должно быть опредѣлено, что выгоднѣе: потерять извѣстное количество времени или нѣкоторую сумму денегъ. Раціональное изученіе этого вопроса, особенно важно по отношенію къ путямъ сообщенія вообще и къ желѣзнымъ дорогамъ въ особенности, такъ какъ можетъ избавить отъ преступныхъ затратъ казенныхъ денегъ на сооруженіе дорогъ, которыя оказываются по ихъ постройкѣ бездоходными и для государства убыточными. Такъ какъ главную статью доходовъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ грузовое движеніе, то и начнемъ съ того, что постараемся опредѣлить отношеніе къ нему времени и денегъ. Потеря времени для товаровъ, не подвергающихся порчѣ и имѣющихъ прослѣдовать по извѣстному пути, не можетъ измѣряться иначе, какъ нѣкоторымъ процентомъ на капиталъ стоимости товара за время, потерянное для его перемѣщенія.

Поэтому, зная стоимость товара въ пунктѣ отправленія и тарифную плату за провозъ по двумъ сравниваемымъ путямъ до мѣста назначенія, окажется, что стоимость этого товара по прибытіи увеличивается, во-первыхъ, провозною платою и во вторыхъ, суммою процентовъ его стоимости за время, потерянное на перемѣщеніе товара.

Процентъ на стоимость товара примемъ 12 въ годъ.

Средняя тарифная плата по желѣзнымъ дорогамъ колеблется отъ 1/39 до 1/49 к., исключая дороги со спеціальнымъ назначеніемъ для перевозки угля, соли и т. п. дешевыхъ грузовъ. Положимъ, что среднiй тарифъ на Сибирской дорогѣ будетъ въ 1/50 коп.

Тарифъ по водянымъ внутреннимъ путямъ колеблется въ довольно широкихъ предѣлахъ и нерѣдко понижается до 1/300, и 1/350, возвышаясь рѣдко до 1/200; а потому, чтобы не сдѣ-

лать ошибки, принявъ случайный тарифъ за постоянный, опредѣлимъ на основаніи данныхъ, выработанныхъ практикою на Волгѣ и ея притокахъ, тарифъ для грузовъ, перемѣщаемыхъ значительными партіями въ баржахъ, буксирными пароходами, съ очевидною выгодою для ихъ владѣльцевъ.

Признано, что для буксирнаго парохода съ соотвѣтствующимъ количествомъ баржей и расходами за экипажемъ, топливо и смазку рейсъ дѣлается несомнѣнно выгоднымъ, если валовой сборъ за провозъ обзпечиваетъ по два рубля въ день на каждую паровую силу. Такимъ образомъ, пароходъ въ 120 силъ, имѣющій перемѣстить грузъ за 1000 верстъ и возвратиться порожнемъ обратно—потребуетъ по 240 руб. въ день или въ 20 дней работы валового сбора 4800 рублей. На каждую паровую силу пароходъ буксируетъ среднимъ числомъ по 1000 пудовъ, т. е. въ приводимомъ примѣрѣ подыметъ 120,000 пудовъ. Что пароходъ никакого груза не имѣетъ въ обратную сторону, можно съ увѣренностью сказать, что провозная плата, получаемая на этихъ основаніяхъ, можно считать превышающею ту, по которой возможно съ выгодою возить, а она составляетъ 4 к. за разстояніе въ 1000 верстъ, или 1/250 съ пуда и версты. Это вполнѣ подтверждается на практикѣ: контрактъ, заключенный на доставку до Рыбинска отъ Саратова по 6 к. и по 8 к., признается выгоднымъ. Не рѣдко вторымъ лѣтнимъ рейсомъ фрахтуютъ въ первомъ случаѣ по 4, а во второмъ по 5 к. за разстояніе въ 1500 верстъ въ первомъ случаѣ и 2000 верстъ во второмъ.

Скорость движенія грузовъ, какъ на пароходахъ по водяному пути, такъ и по желѣзнымъ дорогамъ, можно безошибочно принять одинаковою.

Существуетъ обязательная для желѣзныхъ дорогъ скорость движенія товаровъ 125 верстъ въ сутки; но на практикѣ она рѣдко достигаетъ 80—90 верстъ для большихъ разстояній, вслѣдствіе траты времени на передачу съ одной дороги на другую, станціонныхъ обрядностей при отправкѣ и полученіи и другихъ причинъ, обусловленныхъ конвенціями желѣзныхъ дорогъ и вошедшихъ въ законную силу. Съ тою же среднею скоростью, т. е. вверхъ и внизъ по теченію, двигаются и буксирные пароходы.

Предположимъ, 1) что изъ Тюмени предстоитъ доставить грузъ къ петербургскому порту; 2) грузъ этотъ предъявленъ къ отправкѣ передъ самымъ закрытіемъ навигаціи; 3) стоимость пуда этого груза въ моментъ отправленія 2,83 коп.

При осуществленіи одного изъ направленій такъ называемой Сибирской дороги по Европейской Россіи, длина рельсоваго пути отъ Тюмени до Петербурга (да и другихъ портовъ) не можетъ быть менѣе 2550 верстъ. При осуществленіи Самаро-Екатеринбургской желѣзной дороги Тюмень будетъ отстоять отъ Петербурга въ 2370 верстъ, а отъ Риги въ 3057 верстъ. Слѣдовательно, провозъ пуда по среднему тарифу въ 1/50 будетъ стоить 51 коп. Стоимость этого товара въ Петербургѣ будетъ 2,83+51+1% за время нахожденія его въ теченіе одного мѣсяца въ дорогѣ, т. е. 3 р. 36,83 к. или круглымъ числомъ 3 р. 37 к.

Предположимъ, съ другой стороны, что этотъ же товаръ мы оставляемъ лежать въ Тюмени до открытія будущей навигаціи и затѣмъ отправимъ его по желѣзной дорогѣ до Перми, далѣе водою до Рыбинска, гдѣ погрузимъ опять въ вагонъ до Петербурга. Въ этомъ случаѣ провозъ пуда обойдется:

По желѣзнымъ дорогамъ:		
Тюмень-Екатеринбургъ . .	312 вер.	
Екатеринбургъ-Пермъ . . .	468 ,,	
Рыбинскъ-Петербургъ . . .	575 ,,	
	1355 верстъ по 27,10 коп.	
Водою: Пермъ-Рыбинскъ 1750 в. по 1/250.	7,00 ,,	
Проценты за полгода на стоимость товара за время ожиданія открытія навигаціи 6%, 2 руб. 83 коп.	16,98 ,,	
Проценты за время нахожденія въ дорогѣ	2,83 ,,	
Первоначальная стоимость товара .	2 руб. 83 ,,	
Стоимость товара въ Петербургѣ	3 руб. 36,81 коп.	

Или круглымъ числомъ 3 руб. 37 коп., т. е. то же, что и въ предыдущемъ случаѣ.

Оказывается, что товаръ прибудетъ въ портъ въ той же цѣнѣ по обоимъ путямъ, а слѣдовательно товаръ болѣе де-

шевый будетъ выгодно направить водянымъ путемъ, болѣе дорогой—по желѣзной дорогѣ; но это справедливо для самого выгоднаго взятаго нами случая, когда товаръ предстоитъ отправлять передъ самымъ закрытіемъ навигаціи; вообще же выгода пользованія водянымъ путемъ окажется еще значительнѣе. Мы направили товаръ изъ Рыбинска по желѣзной дорогѣ, а не по Маріинской системѣ — ввиду Сибирской и иныхъ язвъ этого пути, дѣлающихъ его не столь полезнымъ, какимъ онъ долженъ былъ бы быть въ дѣйствительности.

Затѣмъ является вопросъ: можетъ ли быть неубыточною дорога, предназначенная для перевозки исключительно дорогихъ товаровъ, требующихъ быстрой доставки. Для рѣшенія этого вопроса стоитъ только взглянуть въ отчеты существующихъ дорогъ и опредѣлить относительное количество дорогихъ и дешевыхъ товаровъ, перевозимыхъ ими, и тогда окажется, что грузовъ, цѣнность пуда коихъ приближается къ 3 рублямъ, желѣзныя дороги, и то немногія, получаютъ едва 10 процентовъ общей массы, перевозимыхъ ими грузовъ, поэтому слѣдуетъ заключить, что участокъ Сибирской дороги на западъ отъ Урала имѣетъ перевозить не болѣе 1/10 грузовъ идущихъ изъ за Урала. Остальное неизбѣжно направится смѣшаннымъ путемъ, а не по длинной желѣзной дорогѣ.

Пассажирскіе поѣзда даже между сильно населенными центрами не составляютъ значительной статьи дохода, если не существуетъ періодическаго передвиженія рабочаго населенія. Допустивши, что такое движеніе будетъ значительнымъ на будущей Сибирской дорогѣ, не слѣдуетъ забывать, что оно происходитъ почти исключительно въ лѣтніе мѣсяцы, когда навигація открыта. При этомъ достаточно сказать, что партіи рабочихъ принимаются охотно на палубы барокъ, буксируемыхъ пароходами по 2 рубля съ человѣка за разстояніе свыше 1500 верстъ, т. е. почти по одной десятой части существующаго на желѣзныхъ дорогахъ тарифа, который очень понижать нельзя, безъ опасенія убыточности эксплуатаціи дороги. Поэтому масса людей, идущихъ на заработки, при всякой возможности отдаетъ предпочтеніе болѣе дешевому пути, т. е. водяному. Такимъ образомъ, начало такъ называемой

Сибирской дороги по сю сторону Урала можетъ разсчитывать только на мѣстное движенiе грузовъ и пассажировъ и на транзитное движенiе пассажировъ высшихъ классовъ и товаровъ, или очень цѣнныхъ или подверженныхъ порчѣ.

Возраженiе, что въ Россiи дорога можетъ существовать однимъ мѣстнымъ движенiемъ ввиду „двухъ-аршиннаго чернозема и хлѣба", который гнiетъ въ скирдахъ за неимѣнiемъ желѣзныхъ дорогъ,—устарѣло и не имѣетъ смысла, какъ будто полъ-Россiи занимается хлѣбопашествмъ сь цѣлью гноить хлѣбъ въ скирдахъ до устройства чугунокъ.

Обыкновенно эти возраженiя подкрѣпляются примѣромъ заграничныхъ дорогъ вообще и особенно Рейномъ, по обоимъ берегамъ котораго проложены рельсовыя сообщенiя. Не слѣдуетъ забывать всѣми признаваемый и неподлежащiй сомнѣнiю основной принципъ, что доходность желѣзныхъ дорогъ обезпечивается отнюдь не пространствомъ, а исключительно населенiемъ, т. е. только производительною дѣятельностью и потребностями людей, а потому сравнивая восточную Россiю съ при-Рейнскими провинцiями, надо прежде всего сравнить относительную населенность этихъ странъ. На одной квадратной верстѣ находится жителей:

въ Бельгiи	178
„ при-Рейнскихъ провинцiяхъ .	148
„ Европейской Россiи вообще .	14 1/2
„ Сибири на 3 кв. версты. .	1 житель.

Въ частности:

а. Черноземно-лѣсная мѣстность между Волгою и Уральскимъ предгорiемъ — губернiи: Самарская, Уфимская и южные уѣзды Вятской и Пермской губернiй — на одну кв. версту менѣе 17 человѣкъ.

б. Уральское полѣсье — 7 чел.

в. Наиболѣе населенная при-Уральская часть Западной Сибири — 10 чел.

Имѣя передъ глазами эти данныя, очень трудно продолжать доказывать, что Волго-Камская дорога можетъ быть для казны не убыточна, но всѣмъ хорошо извѣстно, что трудности превозмогаются. Мы назвали дорогу Волго-Камскою потому,

что кто бы изъ борцовъ за такъ называемую Сибирскую дорогу (до Урала) ни восторжествовалъ: Самарцы съ Уфимцами, Нижегородцы съ Казанцами или Костромичи съ Вятчанами, все равно этой дорогѣ неизбѣжно суждено конкурировать съ Волгою и Камою, т. е. быть на долгое время бездоходною. Что эта Волго-Камская дорога желательна очень многимъ — не подлежитъ никакому сомнѣнію.

Желательна эта дорога какъ всегда и вездѣ для мѣстныхъ землевладѣльцевъ, для земствъ, городовъ и всѣхъ безъ изъятія мѣстныхъ административныхъ учрежденій.

Совокупность этихъ желаній находитъ возможнымъ заглушать вопросъ о цѣлесообразности этой дороги съ точки зрѣнія государственной даже у тѣхъ лицъ, обязанность коихъ состоитъ въ разсмотрѣніи каждаго вопроса именно съ этой точки зрѣнія. Да не трудно быть отуманеннымъ этимъ лабиринтомъ данныхъ, фактовъ и цифръ, кои каждый заинтересованный старается подтасовать въ свою личную пользу, — вполнѣ сознавая, что отъ желающихъ не требуется никакихъ матеріальныхъ жертвъ, кромѣ возможно — краснорѣчивыхъ, гдѣ слѣдуетъ, изъявленій этихъ желаній словесно, письменно или печатно. Изъ всѣхъ приводимыхъ направленій Уфимское представляетъ еще ту особенность, что несомнѣнно повліяетъ на значительное повышеніе цѣнности, выгодно за послѣднее время пріобрѣтенныхъ, бывшихъ киргизскихъ земель. Такъ какъ сіи новые Уфимцы доказали уже свою ловкость въ защитѣ своихъ интересовъ, то и не подлежитъ сомнѣнію, что они успѣютъ доказать, что всего выгоднѣе для казны, чтобы каждый ѣдущій въ Сибирь обратно заѣзжалъ въ Уфу взглянуть на ихъ новоселье.

Приводимый постоянно въ примѣръ Рейнъ, съ двумя желѣзными дорогами по его берегамъ, не приложимъ къ Россіи и потому еще, что кромѣ населенности его береговъ, самый судоходный путь, имъ представляемый, не можетъ быть сравниваемъ съ рѣками Россіи.

Несмотря на значительные затраты на его улучшеніе, производящіяся и по нынѣ, при существованіи двухъ параллельныхъ желѣзныхъ дорогъ, Рейнъ представляетъ водяной путь едва въ 600 верстъ длиною, при общей длинѣ въ 1000

верстъ, тогда какъ Волга съ ея судоходными притоками представляетъ дешевый путь, общее протяженіе коего болѣе 5000 верстъ, и это протяженіе могло бы быть значительно увеличено, если затратить небольшую часть того, что израсходовано на улучшеніе Рейна. Значительное количество ея притоковъ, нынѣ не удобныхъ для плаванія, могли бы быть обращены въ судоходные. Обь съ ея притоками въ естественномъ своемъ видѣ представляетъ водянной пароходный путь въ 8000 верстъ, Енисей съ притоками въ 9000 верстъ, Лена — 5000 верстъ, Амуръ — 6000 вер. Общее же протяженіе судоходныхъ плесовъ названныхъ системъ рѣкъ составляетъ болѣе 33,000 верстъ. Такого богатства естественныхъ водянныхъ путей не представляетъ ни одна страна міра. Любая точка на этихъ путяхъ представляетъ готовый внутренній естественный портъ.

Рельсовый путь, проложенный по волоку между двумя бассейнами значительныхъ рѣкъ, хотя бы и по пустынной мѣстности, всегда будетъ доходнѣе дороги, пролегающей по сравнительно густо населенной мѣстности, но не имѣющей судоходныхъ путей. Въ первомъ случаѣ дорога приходитъ при помощи судоходства въ соприкосновеніе съ огромною территоріею, вообще болѣе населенною, потому что населеніе преимущественно группируется по долинамъ рѣкъ, которыя такимъ образомъ служатъ, такъ сказать коллекторами, собирающими грузы по желѣзному пути для перемѣщенія ихъ съ дешеваго пути одного бассейна на другой.

Во второмъ случаѣ дорога должна ограничиться собираніемъ мѣстнаго груза съ площади, по которой она пролегаетъ при помощи гужеваго подвоза, стоимость коего у насъ никакъ не менѣе 1/10 коп. съ пуда и версты и то въ исключительныхъ случаяхъ. Предположимъ затѣмъ, что на станціи построенной желѣзной дороги оказывается выгоднымъ отправлять какой-нибудь товаръ при цѣнѣ его на этой станціи не свыше 1 рубля и при цѣнѣ того же товара на мѣстѣ производства въ 80 к. Покупка и отправка этого товара окажется такимъ образомъ выгодною при условіи, чтобы доставка съ мѣстъ его производства до рельсоваго пути не обходилась дороже 20 к.

Поэтому гужемъ онъ можетъ быть доставленъ за 200 верстъ, а водою по тарифу, опредѣленному нами выше, въ 1/250 за 5000 верстъ. Это и есть предѣлы привлеченія грузовъ въ данномъ случаѣ къ желѣзной дорогѣ помощью гужевой подвозки и доставки по судоходной рѣкѣ. Примѣръ этотъ приведенъ, чтобы наглядно показать значеніе судоходныхъ рѣкъ по отношенію къ доходности желѣзныхъ дорогъ.

Соединяя ближайшіе рѣчные порты различныхъ водяныхъ системъ, получимъ общую громадную сѣть путей сообщенія, которая и должна составить въ настоящее время единственную цѣль, къ которой необходимо стремиться возможно неотлагательно.

Это потребуетъ затратъ весьма незначительныхъ сравнительно съ тѣми затратами, о которыхъ мечтаютъ защитники непрерывнаго рельсоваго пути отъ Атлантическаго до Тихаго океана, что не по силамъ русской казнѣ въ продолженіи еще очень долгаго времени. На это, конечно, возразятъ, что подобная дорога между тѣми же океанами осуществлена американцами.

Страсть подражанія у насъ очень сильна, и мы забываемъ, что то, что раціонально въ Америкѣ, не пригодно для насъ.

Для примѣра нельзя не упомянуть объ одномъ изъ современныхъ нынѣ возбужденныхъ вопросовъ.

Прокопанъ Суэцъ. Копаютъ Панаму. Въ обоихъ случаяхъ соединяютъ различные океаны. У насъ тоже оказался одинъ перешеекъ—Перекопскій, и мы собираемся его перекопать для того, чтобы соединить заливъ Чернаго моря съ Чернымъ же моремъ. При этомъ не мѣшало бы закопать Керченскій проливъ, находящійся почти рядомъ.

По отношенію къ своимъ желѣзнымъ дорогамъ Америка находится въ совершенно исключительныхъ условіяхъ, какихъ у насъ пока нѣтъ, да вопросъ, желательны-ли они. Наплывъ иностранныхъ переселенцевъ, съ готовымъ знаніемъ, опытомъ, капиталомъ, дѣлаетъ то, что территорія заселяется съ быстротою, почти невѣроятною и такимъ образомъ, дорога, проложенная по пустынѣ, дѣлается доходною, вслѣдствіе быстраго наплыва населенія. Скажутъ что у насъ будетъ то

же, но откуда. Изъ Европейской Россіи при ея 14 жителяхъ на версту. Изъ нихъ, правда, нѣкоторые уже выселяются, но это явленіе ненормальное, при общихъ жалобахъ на недостатокъ рукъ.

Не слѣдуетъ во всякомъ случаѣ забывать, что развитію желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ предшествовало развитіе въ огромныхъ размѣрахъ пароходства и судоходства по рѣкамъ, озерамъ и по множеству искусственныхъ водяныхъ путей.

Поэтому перейдемъ прямо къ указанію самой неотлогательной части Сибирской желѣзной дороги. Такъ называемая Уральская-Горнозаводская дорога случайно перешла Уралъ по волоку Ермака, который подготовилъ покореніе Сибири отысканіемъ кратчайшаго волока между Волжскимъ и Обскимъ бассейнами. Этотъ же волокъ, перейденный паровозомъ, послужитъ первымъ звеномъ и первой побѣдой въ смыслѣ разрѣшенія экономическаго вопроса о Сибирскихъ путяхъ.

Онъ преднамѣренно искривленъ и ухудшенъ разными вліяніями и противодѣйствіями, и все-таки ему суждено быть однимъ изъ главныхъ и доходныхъ звеньевъ Сибирскаго пути, съ доведеніемъ его до Тюмени.

Слѣдующій шагъ долженъ быть сдѣланъ на томъ же пути. Для этого необходимо соединить наиболѣе восточный судоходный пунктъ Оби или одного изъ притоковъ съ наиболѣе западнымъ судоходнымъ плесомъ Енисея или его притока. Это потребуетъ постройки, вѣроятно, не болѣе 500 верстъ рельсовыхъ путей. Посмотримъ, каковъ будетъ результатъ достигнутый этою затратою.

Предположимъ пудъ груза хотя бы въ Енисейскѣ или въ Красноярскѣ подлежащій отправкѣ въ Петербургъ или обратно. Желѣзная дорога отъ Енисейска или Красноярска до Петербурга должна быть длиною около 5100 верстъ, слѣдовательно, провозъ пуда будетъ стоить 1 р. 02 к.

Отправляя смѣшаннымъ путемъ:

1) Желѣзною дорогою:

Между Енисеемъ и Обью .	500 верстъ
„ Тюменью и Пермью.	780 „
Рыбинскъ-Петербургъ .	575 „
	1855 в. по $1/_{50}$—37,10 к.

2) Водою:

Томскъ-Тюмень . . .	1700 верстъ
Пермь-Рыбинскъ. . .	1750 ,,
	3450 в. по $^1/_{250}$—13,08 к.
	50,18 к.

Если принять въ соображеніе: 1) Потерю времени при доставкѣ груза водою въ 9 мѣсяцевъ; 2) ту же потерю при доставкѣ по непрерывной желѣзной дорогѣ въ два мѣсяца,—въ обоихъ случаяхъ за 5100 верстъ; 3) торговый процентъ на деньги 12%; 4) Стоимость одного пуда товара семь рублей: то сравнительная стоимость провоза по двумъ путямъ будетъ слѣдующая:

По желѣзной дорогѣ тарифъ за 5100 верстъ .	1,02 коп.
% за 2 мѣсяца изъ 12 годовыхъ со стоимости товара	0,14 ,,
	1,16 коп.
Смѣшаннымъ путемъ:	
Провозная плата, какъ показано выше .	0,50 $^1/_4$,,
% за 9 мѣсяцевъ изъ 12 годовыхъ со стоимости товара	0,63 ,,
	1,13 $^1/_4$ коп.

Такимъ образомъ, выгода остается и въ настоящемъ случаѣ за смѣшаннымъ путемъ для всѣхъ товаровъ, стоющихъ менѣе семи рублей за пудъ.

Устройство такого пути потребуетъ несравненно меньшихъ затратъ, а потому онъ можетъ быть осуществленъ въ непродолжительномъ времени. Сосѣдство съ Китаемъ, у котораго прежнее его вооруженіе замѣняется усовершенствованнымъ, какъ это оказалось въ послѣднемъ столкновеніи его съ Франціею, заставляетъ подумать о возможно скорѣйшемъ улучшеніи сообщенія съ крайнимъ востокомъ.

Подводя итоги вышесказанному нами, оказывается, что Сибирская дорога крайне необходима. Это сознается всѣми несомнѣнно; главнымъ препятствіемъ къ ея осуществленію служитъ громадность потребнаго для него капитала. Поэтому вопросъ объ осуществленіи общаго проекта приводилъ къ тому, чтобы опредѣлить условія постепеннаго его осуществле-

нія съ тѣмъ, чтобы при возможно малыхъ расходахъ достигать наибольшихъ результатовъ. Сопоставляя и сравнивая различныя предположенія по исполненію частей Сибирской дороги, оказывается:

1) Постройка Самаро-Екатеринбургскаго участка потребуетъ капиталъ, соотвѣтствующій 800 верстамъ дорого стоящей дороги, такъ какъ переходъ ея черезъ Уралъ крайне затруднителенъ въ техническомъ отношеніи.

При этомъ достигается соединеніе рельсовымъ путемъ Тюмени съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ. При наличности соединенія этого пункта съ судоходною частью Камы, Тюмень окажется въ 1100—1200 верстахъ отъ Волги, тогда какъ разстояніе отъ Перми всего въ 780 в., т. е. товаръ къ судоходному пункту Камы придетъ на 6 1/2 коп. дешевле, нежели на Волгу, въ Самарѣ, безъ всякихъ затратъ на новую постройку.

2) Дорога по волоку между басейнами Оби и Енисея потребуетъ постройки 500 верстъ дороги. При этомъ достигается пароходно-паровозное сообщеніе съ Восточною Сибирью. Крайній вполнѣ судоходный пунктъ на Ангарѣ будетъ отстоять не болѣе 400 верстъ отъ Иркутска и въ такомъ же разстояніи отъ Китайской границы.

3) Дорога по волоку между бассейнами Енисея и Леной потребуетъ постройки 600 верстъ желѣзнаго пути. Съ постройкою дорогъ по этимъ двумъ волокамъ крайній судоходный пунктъ на рѣкѣ Алданѣ (притокъ Лены) будетъ отстоять отъ Охотскаго моря въ 350 верстъ и въ 900 в. отъ устья Амура. Такимъ образомъ съ постройкою 1100 верстъ рельсовыхъ путей вошли бы въ общую непрерывную сѣть 33000 верстъ водянныхъ путей, вполнѣ готовыхъ для самаго дѣятельнаго пароходства и судоходства, не считая того, что изъ 75,000 верстъ сплавныхъ рѣкъ этой общей системы путей значительная часть могла бы быть причислена къ первой указанной выше категоріи, частью совершенно безъ затратъ, частью же самыми ничтожными. Не трудно усмотрѣть, какой могучій толчокъ этотъ смѣшанный путь далъ бы производительному развитію обширнаго края, преисполненнаго естественныхъ богатствъ, коими

нынѣ нѣтъ возможности пользоваться за неимѣніемъ путей сообщенія, имѣющихъ общую связь между собою.

Предположенный нами путь необходимо дополнить постройкою нѣсколькихъ боковыхъ желѣзныхъ дорогъ для приближенія къ этому магистральному пути важныхъ административныхъ, промышленныхъ или политическихъ центровъ, и затѣмъ только слѣдовало бы начать заполнять пробѣлы между конечными пунктами рельсовыхъ сообщеній, построенныхъ между судоходными рѣками, по мѣрѣ выясненія дѣйствительной въ нихъ надобности.

Мы избѣгали подробно намѣчать какъ направленія, такъ и главные пункты дорогъ, которые мы признаемъ дѣйствительно Сибирскими и совершенно необходимыми, потому что выборъ этотъ долженъ быть сдѣланъ не иначе какъ по изученіи всѣхъ условій — съ крайнею осмотрительностью и всесторонностью.

В. ТИТОВЪ.

Разобрать что предлагалось въ прошломъ, что предвидѣлось и что исполнилось въ дѣйствительности мы постараемся кратко изложить.

Въ одномъ изъ своихъ писемъ Г. Суворинъ говоритъ:

Удивительныя событія совершаются. Я говорилъ на-дняхъ, *что мы не знали Японію, не знали ее ни наши дипломаты, ни наши военные люди, ни наши финансисты, а Японія насъ знала очень хорошо.* Мы начали съ ней войну не приготовленные, о чемъ само наше правительство объяснило и о чемъ предсѣдатель французской бюджетной коммисіи сказалъ на банкетѣ: „Государь, который созвалъ мирную конференцію въ Гаагѣ, до такой степени желалъ мира, что окружающіе его лица почти забыли приготовиться къ войнѣ.“ Они не то что забыли, они не ожидали ее и не вѣрили въ ея возможность. А у японцевъ все было приготовлено, все разсчитано до такой точности, до которой едва ли достигалъ нѣмецкій штабъ, славный своей точностью. Скобелевъ говорилъ мнѣ въ Берлинѣ — онъ присутствовалъ на герман-

скихъ маневрахъ. „Нѣмцы удивительно точны, приказанія исполняются съ такою пунктуальностью, что просто на удивленіе. Но это ничего. Если намъ придется съ ними сражаться, мы спутаемъ ихъ отсутствіемъ всякой точности." Онъ говорилъ это съ своей иронической улыбкой и голосомъ, въ которомъ звучала увѣренность.

Мы не спутали какъ предполагалъ покойный Скобелевъ. — Мы пошли много дальше — проспали, прозѣвали и въ концѣ концовъ протанцовали эту войну.

Проспать, что дѣлается у близкаго сосѣда, по части внутренняго устройства, хозяйства и администраціи, невозможно при сколько нибудь дѣятельныхъ агентствахъ: дипломатическо-административныхъ, военныхъ и морскихъ. — Все это Русской казною щедро оплачивалось цѣлому сонму лицъ акуратно 20 числа каждаго мѣсяца.

Болѣе двадцати лѣтъ Японія шла замѣчательно быстро по пути техническаго прогреса какъ по флоту, такъ и по войскамъ арміи. Мы тѣмъ временемъ ничего не видѣли, не слышали и слышать не хотѣли. Прожить въ Японіи много лѣтъ и не видѣть постройки: арсеналовъ, заводовъ, мастерскихъ, доковъ, не замѣчать покупки Японіею готовыхъ морскихъ крупныхъ судовъ едва ли возможно, не задавшись неизвѣстною непонятною цѣлью.

Обращаясь къ прошлому надо признать несомнѣннымъ, что вопросъ о заселеніи Сибири поднятъ давно. — Оставляя въ сторонѣ эпоху Ермака и другихъ набѣговъ и занятій пустыннаго сравнительно, но богато одобреннаго природою, обширнаго края, — мы перейдемъ къ позднѣйшему времени, когда явилась надобность, устроить и воспользоваться драгоцѣннымъ пріобрѣтеніемъ.

Вопросъ о настоятельной необходимости воспользоваться свободными земельными пространствами сталъ назрѣвать уже въ первой четверти истекшаго столѣтія.

Во второй четверти онъ сталъ уже ощутителенъ съ довольно значительной части Россіи.

Въ слѣдующее двадцатипятилѣтіе вопросъ о заселеніи свободныхъ земель еще болѣе обострился. Освобожденіе крестьянъ сдѣлало ихъ трудъ производительнымъ, а одновре-

менно съ тѣмъ потребовало въ совокупности съ увеличенiемъ прироста народонаселенія, болѣе земли въ Европейской Россіи.

Народился такимъ образомъ вопросъ о заселеніи огромныхъ пространствъ плодородныхъ сибирскихъ земель южной и средней ея части. Казенный формализмъ и страсть къ централизаціи чрезмѣрному чиновничьему опеканію сдѣлали что не смотря на то въ Европейской Россіи населеніе черезъ чуръ густо, ибо мѣстами численность жителей доходитъ до 80 и за 100 на квадратную версту.

Въ Сибири въ среднемъ населенность для всей Сибири составляетъ полъ человѣка на квадратную версту. Но приниманіе что изъ общей площади Сибири слѣдуетъ сѣверную ея часть исключить какъ неудобную для хлѣбопашества, на 1 квадратную версту удобной земли придется около четырехъ жителей.

Обращаясь къ численности народностей, которыя посматриваютъ съ завистью на земельныя богатства Россіи, которыми она до сихъ поръ не умѣла пользоваться, необходимо упомянуть ближайшую сосѣдку нашу Японію. Жителей обоего пола въ Японіи въ 1900 году числилось 47,609,000 на 417,412 квадратныхъ километрахъ, что составляетъ 113 жителей на одинъ квадр. километръ. Принимая въ соображеніе что значительная часть Японіи покрыта гористою и сулконической мѣстностью, нельзя не признать населеніе Японіи весьма скученнымъ. Многіе полагаютъ, что относительно производительной мѣстности, численность населенія на одинъ квадр. километръ надо считать не менѣе 200 и даже 280 жителей. Понятно при этомъ желаніе японцевъ заселить богатые пустыни Сибири, Манчжуріи и Тибета. На двѣ послѣднія страны есть еще кромѣ того претенденты: это Китай и Англія подъ флагомъ индейской имперіи.

Дѣйствительно	Индія въ 1901 г. имѣла	295 милл. жителей
	Англія въ 1903 г. .	42 „ „
	Колоніи . . .	60 „ „
	Всего въ Британской Имперіи .	397 милл. жителей

Въ Лондонѣ 4,580,000 въ 1902 году.

Въ настоящее время это число возросло и сравнялось съ числомъ жителей во всей Сибири, въ которой насчитываютъ 5,727,000 чел.

Дѣйствительно удивительныя событія совершаются, какъ говоритъ господинъ Суворинъ въ одномъ изъ своихъ писемъ. Всего удивительнѣе что удивляется именно онъ самъ.

Большая часть числовыхъ данныхъ и разъясненій взяты мною у него или изъ изданнаго имъ календаря на 1904 годъ или изъ издаваемаго имъ Новаго Времени, а изъ альманаха Гота за 1904 г. дополнены.

Мой дорогой другъ!

Пишу тебѣ подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ всего видѣннаго, пережитаго и выстраданнаго. Нѣтъ возможности молчать. Хотѣлось бы прокричать объ этомъ на весь Божій міръ,—но что значитъ на этомъ свѣтѣ голосъ подневольнаго батрака, хотя бы въ чинѣ капитана второго ранга, заглушаемый зычными голосами бездарностей, съумѣвшихъ захватить во время въ свои руки капральскую палку и потому гордо именующихъ себя „сильными міра сего?". Да сильны они, сильны, несомнѣнно, но въ палачномъ смыслѣ, сильны лишь своей дерзостью, своимъ нахальствомъ, но никакъ не своими талантами, своими дарованіями, своимъ пониманіемъ ситуаціи и умѣніемъ распорядительствомъ и предусмотрительностью предотвращать страшныя несчастья. Больно и грустно, — но одна надежда на всемогущаго, что Онъ, справедливый, все видитъ, все знаетъ и понимаетъ, все разсудитъ и каждому воздастъ по его заслугамъ. Онъ утѣшеніе, что не вѣчна власть этихъ палочниковъ, недолго имъ еще навлекать несчастія на нашу дорогую родину, что есть еще нелицепріятная исторія, есть историческій судъ, который разберетъ всю эту путаницу грабежей, обмановъ, подлоговъ и преступленій и выяснитъ всю истинную подкладку того грандіознаго преступленія, которое совершили по отношенію ко всей Россіи и великому русскому народу эти наглецы и нахалы, именуемые нашимъ начальствомъ. Господи, услышь мою мольбу, дай возможность мнѣ и всѣмъ преданнымъ сынамъ дорогого отечества раскрыть предъ глазами обманутаго нашего народа всю горькую, но все

же правду, и да услышатъ мой слабый голосъ тѣ, кто имѣетъ силу и возможность призвать къ отвѣту тѣхъ, кто навлекъ бѣдствіе на Россію, какого она еще не переживала никогда и последствія котораго положительно въ настоящій моментъ неисчислимы. Не удивляйся мой пріятель, что я повторяюсь: я страшно взволнованъ. Грудь моя подобна вулкану, въ душѣ смятеніе и сомнѣнія, и слова вылетаютъ градомъ изъ устъ и изъ подъ пера. Самъ не знаю, что пишу, и хоть сознаю, что пишу безпорядочно, но долженъ писать, долженъ излить всю мою скорбь и все негодованіе, долженъ высказаться хоть въ частномъ письмѣ, чтобы сознавать, что хоть въ малой степени мой долгъ исполненъ и что если мнѣ не суждено будетъ вернуться живымъ съ поля брани, есть хоть одинъ человѣкъ, который вмѣстѣ со мною знаетъ всю правду, который съумѣетъ сохранить эту тайну до поры до времени и отдастъ ее, въ должный моментъ, въ печать, дабы весь русскій народъ узналъ, когда придетъ время раскрыть ему глаза, что совершено было отъ его имени въ далекомъ Портъ-Артурѣ. И еще разъ, я прошу, я умоляю тебя, не ставь мнѣ въ вину этой поспѣшности, этого волненія. Когда смерть глядитъ на тебя изъ тысячи глазъ, когда не знаешь, будешь ли ты еще завтра живъ или мѣткая японская граната уже сегодня разорветъ тебя въ клочки, поневолѣ станешь волноваться, чтобы тамъ наша лживая пресса не врала про мужество и стойкость доблестныхъ русскихъ войскъ. И кромѣ того, тебѣ какъ человѣку „сухопутному“, какъ человѣку, почти что не видавшему моря, покажется, пожалуй, совершенная грандіозная ошибка, граничащая съ вопіющимъ преступленіемъ, малой и незначительной, но для насъ моряковъ, преисполненныхъ нашего спеціально — морского идеализма, готовыхъ грудью постоять и умереть за родину, знавшихъ, что наше призваніе таитъ въ себѣ тысячи опасностей и все же смѣло и вдохновенно избравшихъ его, для насъ, моряковъ, говорю я, эта ошибка возрастаетъ въ сто, въ тысячу кратъ, и съ проклятьемъ на устахъ мы вспоминаемъ — и вынуждены вспоминать ихъ тысячи разъ на день — тѣхъ, кто вовлекъ Россію въ несчастіе, а насъ въ великій позоръ неподготовленности къ бою и полной потери перваго сраженія. Стыдъ и срамъ! Стыдъ и срамъ! И

снова стыдъ и срамъ—сколько ни буду жить, я не перестану восклицать это, повторять это каждому встрѣчному и поперечному. И если меня не шальная пуля или осколокъ гранаты непріятеля уложатъ въ раннюю могилу, обо мнѣ еще услышитъ русскій народъ, ибо приму на себя тяжелый крестъ обличителя и апостола правды. И пусть всѣ они, палочники и подкупные наглецы, возстанутъ противъ меня, пусть вся наша пресса, изъ жалкихъ патріотическихъ соображеній, вѣрнѣе изъ опасеній цензурной кары, замолчитъ мое дѣло и мои начинанія, пусть даже меня упекутъ въ военную тюрьму или отдадутъ подъ военный судъ, обвиняя меня въ измѣнѣ, я не замолчу и буду повторять, какъ твержу тысячу разъ въ день: продали, продали насъ, гг. наши военачальники! Покрыли позоромъ свои головы и наши, но съумѣли свалить всю вину на обстоятельства и условія, выпутавши себя изъ позорнаго дѣла, но не заботясь о томъ, чтобы смыть позорное пятно съ насъ, съ тѣхъ, кто въ ночь съ двадцать шестого на двадцать седьмое января, застигнутый врасплохъ, все же выполнялъ свой долгъ до конца, не страшась непріятельскихъ минъ и памятуя только о долгѣ передъ родиной, передъ дорогой родиной, пославшей насъ сюда, на далекую окраину, чтобы мы нашей могучей грудью защищали и отстаивали интересы и права нашей славной родины. Стыдъ и позоръ — я уже писалъ, что никогда не устану повторять эти слова громко, во всеуслышаніе. И если я чего либо боюсь въ этотъ моментъ, то не смерти, а только лишь преждевременной смерти, которая не дастъ мнѣ закончить великаго обличительнаго дѣла, всѣ тяготы котораго я съ радостью и охотой беру на одного себя, что бы это мнѣ не сулило въ будущемъ. Но довольно лирическихъ изліяній, — я долженъ перейти къ дѣлу. Я долженъ изложить тебѣ по порядку все, что хотѣлъ изложить, что считаю нужнымъ передать тебѣ, все, что довѣряю тебѣ, какъ вѣрнѣйшему и испытанному другу, который вмѣстѣ со мною, я увѣренъ, вознегодуетъ душой и поклянется учинить историческую расправу надъ тѣми, кто есть, былъ и будетъ на вѣки единственнымъ виновникомъ нашей безславной побѣды — пораженія въ ночь съ двадцать шестого на двадцать седьмое января. Это историческій отнынѣ день для Россіи,

знавшей лишь дни славы и чести, а теперь занесшей на свои анналы и день великаго безславія, величайшаго безчестія!... Но довольно...

Нашъ Портъ-Артуръ имѣетъ два рейда: внѣшній и внутренній. Когда подходишь моремъ къ Портъ-Артуру, кажется тебѣ, словно надвигаешься на какую то сплошную стѣну. Идешь на прямки, однако, на эту стѣну, и человѣкъ незнакомый съ мѣстностью, можетъ всегда подумать, что корабль идетъ прямо на высокую стѣну, чтобы сѣсть на мель у подножія ея или, что еще хуже, разбиться о подводные утесы у этой стѣны. Но чѣмъ дальше приближаешься къ Портъ-Артуру, тѣмъ все явственнѣе и явственнѣе разбираешь сначала въ морской бинокль, затѣмъ и невооруженнымъ глазомъ что стѣна раздвигается, словно въ извѣстной сказкѣ изъ Тысячи одной ночи гора, и открывается довольно узкій проходъ. Черезъ этотъ проходъ и проходятъ всѣ корабли на внутренній рейдъ. Проходъ до того узокъ, что прохожденіе двухъ кораблей разомъ уже представляетъ опасность, а потому всегда морское вѣдомство слѣдило за тѣмъ, чтобы проходили черезъ тотъ проходъ судна лишь въ одиночку, дабы не случилось несчастія, ибо если бы проходъ оказался загроможденнымъ остовомъ потонувшаго корабля, то можно было бы положительно счесть Портъ-Артуръ блокированнымъ въ мирное время. Наши военныя суда стояли всѣ на внѣшнемъ рейдѣ. Съ двоякой цѣлью: чтобы не загромождать и безъ того тѣснаго, узкаго внутренняго рейда и чтобы импонировать всѣмъ купеческимъ судамъ плавающимъ подъ иностранными флагами: вотъ де какіе у Россіи красивыя и могучія военныя суда! Полюбуйтесь ка и разскажите объ этомъ всѣмъ, кто имѣетъ уши, чтобы слышать. Но оказалось, что слышать про это нашлись, дѣйствительно, охотники, да такіе, предъ которыми мы, наоборотъ, имѣли всѣ причины скрывать свои суда, ихъ красу и мощь. Ибо кто любовался ихъ красой, тотъ невольно знакомился и съ ихъ положеніемъ. Сколько наша пресса там ни ругаетъ въ столицахъ японцевъ, какъ азіатовъ, дураковъ, остолоповъ и болвановъ — нехристей, сколько ни силится, въ тонъ столичной, и наша провинціальная печать изобразить нашему обывателю японца,

какъ въ полномъ смыслѣ изверга и набитаго дурака, они, эти японцы, оказались хитрѣе и умнѣе насъ и такъ перехитрили нашихъ собственныхъ остолоповъ, какъ не дай Богъ никакому сколько нибудь честному врагу нашему, ни въ другой разъ и намъ самимъ. Покуда мы тутъ стояли на внѣшнемъ рейдѣ и то и дѣлали, что заставляли матросовъ и солдатъ чистить и мыть все, чтобы все блестѣло, какъ солнце, на солнцѣ, не заботясь ни о чемъ другомъ, какъ о внѣшнемъ порядкѣ и внѣшней прилизанной чистотѣ, японцы не дремали и самымъ точнымъ образомъ изучили положеніе нашихъ судовъ на внѣшнемъ рейдѣ. И какъ они умѣло и ловко дѣйствовали! Японскій консулъ въ Чифу — тебѣ не трудно будетъ разсмотрѣть на картѣ, что это ближайшій къ Портъ-Артуру крупный центръ, находящійся въ китайскихъ рукахъ, слѣдовательно въ рукахъ, намъ въ значительной степени, хотя и скрытно враждебныхъ,— сѣлъ на пароходъ какого то частнаго общества и совершилъ не то увеселительную, не то дѣловую поѣздку въ Портъ-Артуръ и въ Дальній. Конечно, мы ротъ разинули: шутка ли, консулъ дружественной намъ державы! И тутъ его встрѣтили съ почестями, и тамъ ему поклонились низехонько: пусть молъ знаетъ и чувствуетъ, что имѣетъ дѣло не съ какими либо азіатами а, чортъ побери, съ просвѣщенными европейцами, умѣющими цѣнить и уважать почетныхъ гостей и оказывать имъ радушный пріемъ. Ну, а такъ какъ японскій консулъ, по нашему остолопьему мнѣнію, большая шишка, то почему ему не имѣть слугу? И въ самомъ дѣлѣ, слуга какъ слуга. И держится на почтительномъ отдаленіи, и работы совершаетъ лакейскія, и сапоги своему барину на ночь стаскиваетъ и за столомъ ему прислуживаетъ, — словомъ не лакей, а полное совершенство лакейское. А такъ какъ мы въ извѣстномъ отношеніи еще тѣ же люди, что Гоголь обезсмертилъ въ своемъ „Ревизорѣ", то нашлись и такіе, которые этого самого слугу за большую шишку приняли. Молъ, когда домой пріѣдешь, не забудь за насъ, бѣдныхъ, словечко у своего барина замолвить. Когда какое дѣльцо случится, этакъ повыгоднѣе, не забудь своему барину напомнить, что мы очень охотно и съ большимъ нашимъ наслажденіемъ хотѣли бы подержать вашу японскую

торговлю. А такъ какъ память у васъ, азіатовъ, говорятъ, коротка, то вотъ молъ, тебѣ, на чай, а это тебѣ отъ меня еще на водку. И лакей японскаго консула бралъ, какъ лакею полагается, дѣлая видъ, что не забудетъ своихъ милостивцевъ и тоже судьбой японской торговли очень озабоченъ. А какъ водили его русскіе пріятели на рейдъ, то онъ ни словомъ не говорилъ, что эти суда наши уже съ парохода видѣлъ, а любовался, да похваливалъ, да помаленьку расспрашивалъ, что молъ это за судно, какъ оно называется, да сколько тонъ, да сколько вмѣщаетъ угля, и такъ далѣе. Все похваливалъ русскій флотъ, а обыватели, дураки, только млѣли, да слушали его: шутка ли, самъ лакей японскаго консула въ Чифу похваливаетъ нашъ флотъ. А тотъ возьми, да освѣдомись, — какъ это, ваши богатыри всегда на одномъ мѣстѣ стоятъ, или мѣста мѣняютъ? Нѣтъ, батенька, слышитъ онъ въ отвѣтъ: наши корабли всегда на одномъ мѣстѣ стоятъ, часто даже безъ паровъ, прямо, что называется, на якорѣ, такъ что ни взадъ, ни впередъ . . . А смѣтливый японецъ только похвалилъ: что-жъ, это лишь стойкость придаетъ, да и уголь зачѣмъ зря расходовать? Разинули свои глупые рты наши обыватели — идіоты, да еще, пожалуй, тому прохвосту — лакею на прощаніе новыхъ подарочковъ на чай и на добрую память надавали, а онъ бралъ, и глазомъ ни разу не моргнулъ и виду ни намекомъ не подалъ, что онъ вовсе не лакей, а офицеръ, генеральнаго японскаго штаба капитанъ, который только затѣмъ лакеемъ переодѣлся, лакейскія ухватки изучилъ и слугой къ японскому консулу поступилъ, чтобы въ наши порты Портъ-Артуръ и Дальній проникнуть и тамъ все высмотрѣть и выглядѣть. Да, такъ эти японцы работаютъ, не то что мы съ нашей широкой натурой, и нашимъ авось, ничего и Богъ дастъ! Мы, вотъ, все на миръ и на миръ надѣялись, какъ на каменную гору, а японцы смышленные на миръ то надѣялись, но и къ войнѣ готовились. Пока что они одѣли японскаго офицера слугой и послали консула изъ Чифу, якобы съ слугой, въ увеселительную поѣздку, къ добрымъ сосѣдушкамъ въ гости. Вотъ и влопались, вотъ и проглядѣли мы, что слуга этотъ на пароходѣ и внѣшній и внутренній рейдъ зачертилъ и себѣ точнехонько

зарисовалъ, какъ наши суда стоятъ, въ какомъ расположеніи и гдѣ ихъ слабая сторона. „Доношу въ японскій генеральный штабъ, что по общему мнѣнію и собраннымъ слухамъ и справкамъ суда русскія всегда въ одномъ порядкѣ стоятъ, и большею частью на якорѣ, а то и только лишь подъ малыми парами, такъ что нападеніе неожиданное должно произойти въ такомъ и такомъ то порядкѣ. И еще доношу, что русскія миноноски имѣютъ такое то расположеніе и такой то видъ и обмѣниваются такими то сигналами, а потому полагаю . . .“ А потому не долго думая японское правительство и отдало приказъ: послать свою флотилію миноносокъ и взорвать наши русскія суда на внѣшнемъ рейдѣ. И было это нападеніе весьма и весьма нежданное, застало насъ не то что врасплохъ, но совершенно неподготовленными къ бою.

Кто во всемъ виноватъ, сказать не могу, — виноваты всѣ наши военачальники, оказавшіеся непредусмотрительными, и потерявшими головы въ рѣшительный моментъ, и не дальнозоркими, и нерѣшительными и попросту неумѣлыми стратегами. Виновато и высшее начальство, оставлявшее насъ въ полномъ невѣдѣніи. Поставили насъ въ Портъ-Артурѣ, а о томъ, чтобы воинственное настроеніе въ связи съ неослабѣвающимъ вниманіемъ намъ внушить, объ этомъ не позаботились или позаботиться не сочли нужнымъ. Просто, можетъ быть, забыли, скажешь ты. Нѣтъ, не сочли нужнымъ! Сначала насъ держали на военномъ положеніи, все какъ будто готовилось къ чрезвычайнымъ событіямъ. То насъ посылали на развѣдки, то назначили маневры, то отправляли насъ въ море съ запечатанными приказами, — все это насъ держало не то что въ лихорадкѣ, а просто, какъ говорится на чеку. Мы и ждали событій, и готовились къ нимъ, и жаждали ихъ, и духъ у насъ былъ подходящій, и внимательно — зорки мы были до предѣловъ человѣчески возможнаго. А потомъ мы всѣ утомились. Вниманіе наше притупилось, бодрость куда то улетучилась, энергія смѣнилась усталостью. Какъ то мы всѣ утомились, и пріуныли, и пріутихли. Бывало, снова получится приказаніе выходить на развѣдки или съ запечатанными кувертами съ приказомъ — мы уже знали, что это не больше какъ прогулка, что пройдемся немного по морю, ра-

зомнемъ наши члены и вернемся въ Портъ-Артуръ на ту нашу излюбленную веранду, на крышу отеля, гдѣ такъ хорошо вечеркомъ посидѣть, выпить вина и пофлиртовать съ мѣстными дамами и полудамами, дѣвами и полудѣвами. Ну, и остылъ нашъ пылъ, а потомъ и совсѣмъ насъ оставили въ покоѣ: поставили на внѣшнемъ рейдѣ, и даже приказали не то, что большихъ паровъ не разводить, а и малыхъ не разводить, а стоять смирнехонько на якорѣ. Мы и порѣшили, что конецъ всему, никакой опасности нѣтъ. Можно значитъ и на берегъ, можно и въ отпускъ на пару дней или недѣль, можно и покутить, и выпить и съ женщинами повозиться, — благо въ Портъ-Артурѣ въ нихъ недостатка не оказывалось. А вотъ только теперь, самымъ что ни на есть заднимъ числомъ узнаемъ, что въ это то время и шли переговоры между нашимъ и японскимъ правительствомъ, вотъ въ это то время тучи уже настолько надвинулись на Дальнемъ Востокѣ, что громъ не могъ не грянуть, что буря не могла не разразиться.

Намъ, даже высшимъ офицерамъ, ничего обо всемъ этомъ не сообщали, ни единымъ словомъ, ни даже намекомъ. Нельзя же допустить, чтобы намѣстникъ ничего не зналъ. Вѣдь онъ былъ у насъ не только главнокомандующимъ надъ всѣми морскими и сухопутными силами, сколько ихъ было въ Портъ-Артурѣ и въ окрестностяхъ его,—но онъ же былъ и намѣстникъ съ особыми полномочіями. Мы прекрасно знали, что всѣ мѣропріятія высшаго начальства проходятъ черезъ его руки, что комитетъ по дѣламъ Дальняго Востока въ Петербургѣ ничего не предпринимаетъ и не начинаетъ безъ вѣдома, санкціи и согласія намѣстника, что даже дипломатическіе переговоры съ Японіей и Китаемъ, поскольку они касаются Манджуріи и Кореи, шли не иначе какъ черезъ руки намѣстника. А онъ хоть бы словомъ, хоть бы съ кѣмъ нибудь посовѣтовался, призвалъ бы кого либо и сказалъ бы ему по секрету, такъ, молъ, и такъ, можно ожидать большихъ непріятностей, такъ какъ ваше мнѣніе, все ли у насъ подготовлено или не нужно ли чего измѣнить и подправить, чтобы не осрамиться въ рѣшительный моментъ передъ всей родиной, да передъ всѣмъ свѣтомъ? Такъ нѣтъ, онъ, какъ былъ плохой вояка и сквернѣйшимъ дипломатомъ, такъ имъ и остал-

ся до конца. Сидѣлъ онъ въ своемъ кабинетѣ, въ своемъ дворцѣ и пыхтѣлъ, пыхтѣлъ надъ бумагами. Онъ только и понималъ свою роль въ томъ, чтобы сидѣть надувшись и пыхтя надъ грудой бумагъ, кричать, топать ногами, ругаться и гонять, гонять безъ конца своихъ адъютантовъ. Каждая бумаженка требовала у него много времени, пока онъ ее разберетъ, а въ таинственности видѣлъ онъ главное призваніе дипломатіи своей и никого къ совѣту не приглашалъ, ни съ кѣмъ не говорилъ о государственныхъ дѣлахъ, ни съ кѣмъ не совѣщался, никого къ бумагамъ тѣмъ и телеграммамъ не подпускалъ. Кое кто изъ помощниковъ или адъютантовъ, если позволялъ себѣ что либо сказать, что либо замѣтить, что либо посовѣтовать, попадалъ подъ гнѣвъ. Даже если ему указывали на явную ошибку, на вопіющую несообразность, ничего онъ не хотѣлъ признавать, никого онъ не хотѣлъ слышать. Начиналъ кричать, топать ногами, пѣна брызжетъ изо рта,—„я, де, васъ или тебя упеку! Я тебя заставлю въ отставку подать! Да знаете ли вы что Сахалинъ отсюда недалеко! Да понимаете ли, что я здѣсь хозяинъ полный не только надъ городомъ, и надъ каждымъ подчиненнымъ и не подчиненнымъ, что могу и любить и жаловать, и разстрѣлять и въ каторгу сослать!“. Такъ не хотѣлъ онъ никого слушать. И всѣ его боялись. И никто не нашелся изъ адмираловъ (мы несчастные капитанишки не подпускались къ намѣстнику даже на разстояніе выстрѣла) чтобы прямо сказать ему: гдѣ угольные запасы? На бумагѣ лишь, ваше превосходительство! Гдѣ видано, чтобы въ тревожное время суда стояли подъ малыми парами или даже на якорѣ? Да не будетъ ли ваше высокое превосходительство цѣлесообразнымъ послать суда на развѣдки, да внушить матросамъ и офицерамъ немного воинственнаго духа, да поразсказать имъ кое—что про надвигающуюся опасность, да внушить имъ патріотическія чувства, да немножко подбодрить, придать имъ энергіи, да удвоить ихъ бдительность и ревность?! Такъ нѣтъ, никто не нашелся, кто бы это сказалъ, никому не пришло въ голову не только освѣжить и подбодрить насъ развѣдками, маневрами, но даже хоть заставить насъ перемѣнить положеніе судовъ, ибо не могло же не броситься всѣмъ въ глаза, что стоимъ мы смир-

исхонько на одномъ мѣстѣ, значитъ стоимъ на якорѣ. Да впрочемъ какъ мы могли мѣнять даже мѣста, ходить на развѣдки и т. д., когда наши адмиралы лучше насъ знали, куда таинственнымъ образомъ дѣвались тѣ колоссальные запасы угля для нуждъ военнаго флота, которые номинально числились въ Портъ-Артурѣ Безъ угля мы не могли даже малыхъ паровъ разводить и поневолѣ приходилось стоять на якорѣ въ полномъ бездѣйствіи, полномъ спокойствіи, полагаясь на то, что наше высшее начальство бдительно и внимательно. Охъ, это вынужденное спокойствіе: оно обошлось дорого намъ, оно весьма дорого обошлось всему русскому народу.

26-го января мы провели какъ всегда, нѣтъ, не какъ всегда. Въ этотъ день было событіе: супруга нашего адмирала Старка была именинницей. Шутка ли, М. И. именинница! Кто не поздравитъ, тотъ будетъ на скверномъ счету, кто забудетъ, того самаго при ближайшихъ назначеніяхъ, повышеніяхъ и раздачѣ орденовъ также забудутъ. И всѣ въ нашемъ флотѣ хорошо знали, хорошенько зарубили себѣ на носу, что сегодня день именинъ М. И. Я даже слышалъ въ нашей каютъ-кампаніи такой разговоръ. Два молодыхъ лейтенанта говорили накануне о завтрашнемъ празднествѣ у М. И. и оба хотѣли быть на этомъ балу, но вотъ бѣда, одинъ изъ нихъ былъ дежурнымъ на слѣдующій день, а другой не хотѣлъ уступить ему своего дня дежурства.

— Да уступите, просилъ одинъ: дежурьте завтра за меня, а я послѣзавтра охотно за васъ! Поймите, что я не могу не быть на балу.

— Это пустяки. Пошлите телеграмму съ поздравленіемъ и кончено... Сошлитесь на дежурство и баста...

— Это я знаю и самъ прекрасно... Да поймите, что мнѣ надо на этомъ балу быть во что бы то ни стало... Мнѣ нужно кое-кого о чемъ то попросить... А то тутъ вѣкъ будешь сидѣть на этомъ проклятомъ внѣшнемъ рейдѣ безъ всякаго движенія впередъ ни по океану, ни по службѣ...

— Вотъ это то и моя мысль, прервалъ другой... Нельзя, знаете, не могу уступить такого случая, когда можно быть въ обществѣ начальства безъ особыхъ стѣсненій... Меня уже

разъ одинъ вальсъ съ дочерью командира судна великолѣпно вывезъ... Такъ никакъ не могу уступить случая.

— Такъ вотъ каковы были мотивы, почему оба лейтенанта считали необходимымъ принести свои поздравленія М. И., чтобы быть ею приглашенными къ вечернему балу. Бѣдняки, они такъ соскучились, что о балѣ у адмиральши мечтали уже долго, о блескѣ вечера, о хорошенькихъ барышняхъ городского морского бомонда, о дамочкахъ, за которыми можно поухаживать, о возможности быть безъ особыхъ стѣсненій на балу и на пріемѣ съ капитанами перваго и второго ранга и даже... съ адмиралами! Шутка ли, отъ этого вѣдь зависѣла вся карьера.

Меня это злило, и я рѣшилъ на зло другимъ поставить свою карьеру на карту и не поѣхать на берегъ. Но все же я поинтересовался узнать, кто ѣдетъ и кто нѣтъ, и цѣлый день наблюдалъ за отходомъ шлюпокъ. Смотрю, послѣ обѣда ото всѣхъ судовъ то и дѣло отчаливали шлюпки и въ каждой шлюпкѣ одинъ или нѣсколько господъ офицеровъ.

Съ нашего борта то и дѣло кричали лейтенанты, такъ, чтобы нашъ командиръ не слыхалъ:

— Эй, Семеновъ, куда?

— Къ адмиральшѣ, поздравлять, кричали въ рупоръ съ шлюпки.

— Владиміръ Алексѣевичъ, куда собрались?

— На именины, раздавался отвѣтъ.

— Возьмите меня съ собой, кричали съ нашего корабля.

Нашъ командиръ не позволилъ никому спеціально ѣхать.

— Пошлю шлюпку съ бумагами, тогда поѣдетъ, кто желаетъ, говорилъ онъ.

Часамъ къ пяти матросы спустили шлюпку.

— Кто хочетъ на берегъ, можетъ садиться, сказалъ командиръ.

Бросились почти всѣ наши офицеры. Я одинъ остался, кромѣ командира и дежурнаго лейтенанта.

— А вы что же, не ѣдете? Спросилъ меня командиръ.

— Не ѣду, отвѣтилъ я.—Мнѣ что то нездоровится и я не хотѣлъ бы своимъ кислымъ видомъ разстраивать торжество.

— Ну, что жъ, какъ хотите, отвѣтилъ командиръ.

Шлюпка отчалила, когда уже стало темнѣть. Мы зажгли огни, освѣтились всѣ остальные наши красавцы суда и дальній рейдъ представлялъ обычную картину, какъ и каждый вечеръ. Я былъ свободенъ и ушелъ къ себѣ въ каюту. Спустя полчаса пришелъ ко мнѣ вѣстовой.

— Ваше благородіе, пожалуйте къ командиру.

— Сейчасъ.

— Просили, чтобы пожаловали въ формѣ.

Это меня нѣсколько смутило. Ну, думаю себѣ, что то не ладно, или что то случилось. Или же формальный выговоръ за то, что остался на суднѣ, не поѣхалъ поздравлять адмиральшу? Еще чего не бывало!

Пошелъ къ командиру, думалъ: будетъ нагоняй, а онъ принялъ меня самымъ любезнымъ образомъ и говоритъ:

— Я не хотѣлъ мѣшать нашей молодежи немного поразвлечься, а потому разрѣшилъ всѣмъ ѣхать на берегъ. Очень жаль, что вы остались, и я могу на васъ положиться, то я прошу васъ остаться ужъ за меня весь вечеръ.

— Охотно, г. командиръ.

— Вотъ и великолѣпно. Я съѣду на берегъ и оставлю шлюпку, чтобы меня ждала. Если же придется остаться позже и засижусь, то пошлю шлюпку обратно, а вы ужъ распорядитесь, чтобы завтра за мной посланъ былъ возможно раньше утромъ катеръ.

— Все будетъ исполнено.

— Вы остаетесь старшимъ офицеромъ. Ну, да на васъ можно положиться. Вы у насъ служака. Нашъ дежурный тоже молодецъ. Опасеній сегодня никакихъ. Въ Петербургѣ, говорятъ, подписано уже соглашеніе, и какъ сообщили намѣстнику Его Величество будетъ сегодня въ Эрмитажѣ на спектаклѣ. Значитъ намъ и подавно можно быть спокойными.

Спустили шлюпку и капитанъ уѣхалъ. Что-то зловѣщее казалось мнѣ, виситъ въ воздухѣ, и я не могъ успокоиться, обошелъ всѣ помѣщенія, заглянулъ къ матросамъ, ощупалъ полухолодные котлы и пошелъ посмотрѣть, что дѣлаетъ дежурный.

Онъ былъ на своемъ посту, бодрый, какъ всегда. Славный малый, хотя и сожалѣлъ, что приходится сидѣть дома.

— Жаль, жаль, что такъ вышло. Ей Богу, не помню, когда танцовалъ, когда въ порядочномъ дамскомъ обществѣ былъ. Только и утѣха одна, что у бл., которыхъ развелось въ Портъ-Артурѣ видимо невидимо.

— Что жъ, служба, не нашелся я отвѣтить ничего болѣе путнаго.

— И какъ разъ въ этотъ день. Теперь, когда выпадетъ такой праздникъ. Нѣтъ, право, я подъ несчастливой звѣздой родился.

— Пойдемте, пройдемся, предложилъ я.

— Пойдемте.

Мы пошли по палубамъ. Я нарочно совершилъ чуть ли не обходъ всего судна во второй разъ. Я нарочно ходилъ такъ, чтобы видѣть, всѣ ли часовые по мѣстамъ, хотя въ этомъ не сомнѣвался, всѣ ли дежурные нижніе чины на своихъ мѣстахъ и т. д. Убѣдившись, что все въ порядкѣ, я сошелъ къ котламъ и ощупалъ ихъ. Даже малыхъ паровъ мы не имѣли. Котлы были холодные и изъ трубы дымъ не валилъ струей.

— Какъ вы думаете, сказалъ я: случится намъ въ скоромъ времени выйти въ море?

— О навѣрняка. Развѣ вы не читали новѣйшихъ приказовъ?

— Да что вы? Ужъ есть приказъ?

— Я читалъ. Оповѣщаютъ, что ожидается большой транспортъ съ углемъ. Пошлютъ катера съ транспортомъ угля на бортъ и выйдемъ въ море.

— Ну, это еще вопросъ, сказалъ я:—Уголь мы, пожалуй, получимъ и достаточно много, а тронемся ли съ мѣста, еще большой вопросъ. А хорошо было бы затопить котлы, добавилъ я: право, лучше чувствуешь себя, какъ то бодрѣе, серьезнѣе и энергичнѣе, когда сознаешь, что стоишь подъ всѣми парами и идешь въ море, гдѣ тебя ждетъ что то новое, незнакомое, что пожалуй и жизнь придется поставить на карту и отличиться можно было бы. Эхъ, хорошо было бы, если бы дошло до войны. Хоть и жаль жертвъ, но мы показали бы себя молодцами!...

— Какая тамъ война, промолвилъ мой собесѣдникъ.—Слышали, что командиръ разсказывалъ: миръ, полный миръ Въ

Петербургѣ подписали соглашеніе. Завтра его намѣстникъ получитъ и, вѣроятно, дастъ намъ всѣмъ знать. Вотъ ужъ тогда выспимся и отдохнемъ.

— Да мы и такъ отдыхаемъ вотъ уже сколько времени.

— Это не отдыхъ. Это все же какое то прозябаніе. Или война, и каждый нервъ напряженъ, или же полный отдыхъ, и гуляй себѣ на берегу во всю Ивановскую.

Дежурному пришли доложить, что пришла шлюпка. Мнѣ передали записку отъ командира. Онъ писалъ, что у М. И. такое блестящее общество, такъ все весело, пріятно и уютно, что не хочется покидать этотъ гостепріимный домъ. Къ тому же ждутъ позднимъ вечеромъ намѣстника и надѣются всѣ узнать отъ него подробности подписаннаго соглашенія, а потому всѣ командиры судовъ порѣшили остаться у г-жи Старкъ. Мнѣ командиръ приказывалъ все же быть внимательнымъ: наши миноноски вышли на развѣдки, и надо держать ухо востро, чтобы не произошло какого либо столкновенія.

У меня было какое то тяжелое предчувствіе, и я, хотя раздѣлся часовъ въ девять, не могъ спать. Не могъ никакъ заснуть. Взялъ, да одѣлся. Думалъ, пройдусь по свѣжему воздуху, да освѣжусь, — пройдетъ головная боль, и съумѣю заснуть. Такъ и сдѣлалъ. На палубѣ встрѣтилъ дежурнаго офицера.

— Вы не спите? Удивился онъ.

— Нѣтъ, не спится. Ну что, все благополучно?

— Все.

— Миноноски вернулись?

— Ого, уже давненько.

— Вы почемъ знаете?

— Видѣлъ ихъ огни, да и сигналы подавали.

Мы ходили по палубѣ, сидѣли и разговаривали, вглядываясь во тьму и вслушиваясь въ рокотъ океана.

— Ну, и портъ, чортъ его побери, ворчалъ мой товарищъ.—Ничего не видно. Въ другомъ мѣстѣ хоть огни города видишь, а тутъ городъ отъ тебя закрытъ дурацкими горами. Вотъ бы хоть освѣщенными окнами въ домѣ адмиральши полюбоваться. Завтра поѣду извиняться и съ тоски напьюсь.

— Стойте, что это! Сказалъ я.

— Я ничего нс слышу.

— А я слышу.

— Никакъ сигналы!

— Да, вы правы, сигналы.

— А ну разберите, какіе.

— Стойте, дайте прислушаться. Ну, конечно, наши, русскіе... Да, да, наши русскіе... Да, да, наши русскіе сигналы...

— Кто же ихъ даетъ?

— Вѣрно наши миноноски возвращаются только теперь... Вотъ видите, а вы говорили, что они уже вернулись давно.

— Ну, клянусь вамъ, что они вернулись уже давно.

— Да вы не ошибаетесь?

— Г. капитанъ, замѣтилъ мой товарищъ: я сегодня дежурный... Пьянъ я буду только завтра, но никакъ не сегодня.

— Постойте, прислушаемся.

Мы снова прислушались. Сигналы явственно слышны, и наши русскіе сигналы.

— Можетъ быть наши миноноски снова выходятъ?

— Помилуйте, вѣдь сигналы говорятъ явственно о приходѣ.

— Что же это такое по вашему?

— А просто недоразумѣніе.

— И что вы думаете дѣлать?

— Нѣтъ, это невозможно. Помилуйте, далеко ли до несчастія. Давайте, пустимъ струю свѣта и распытаемся, въ чемъ дѣло.

— Оставьте, что за мысли вамъ приходятъ въ голову. Не то, что нельзя рефлекторовъ пускать, даже огни велѣно нс зажигать. Наконецъ, на адмиральскомъ суднѣ тоже не дремлютъ и знаютъ лучше насъ съ вами, что нужно дѣлать и чего не нужно.

— И вовсе не такъ. Всѣ адмиралы наши на берегу, всѣ наши командиры на берегу, и тамъ дежурный также мало знаетъ, что нужно дѣлать, какъ мы съ вами.

— Взгляните сюда.

— Что такое.

— Свѣтъ сирава!

— Вотъ видите!.. Это даже не на адмиральскомъ суднѣ. Это кто то сдѣлалъ на свой рискъ.

— Да, вы правы. Стойте, что такое. Сигналы. Что такое? Слышите?

— Слышу.

— Мнѣ кажется, что я ослышался.

— Нѣтъ, это вѣрно. Кто то спрашиваетъ, наши ли это миноноски?

— Дѣло не ладно. Надо отвѣтить и осмотрѣть.

— Распорядитесь.

— Не имѣю права. Вы старшій на суднѣ.

— Вы правы.

Я позвалъ вѣстового и велѣлъ ему немедленно послать команду тихо наверхъ, чтобы зажечь рефлекторъ. Приказаніе было исполнено быстро и струя сильнаго свѣта разсѣкла морскую пучину и тьму.

— Вотъ видите, сказалъ я : это приближаются миноноски.

— Это наши! Воскликнулъ дежурный.

— Какой тамъ наши. Развѣ вы не видите, что у нихъ трубы не такъ у нашихъ. Вотъ этимъ то и отличаются японскія миноноски отъ нашихъ.

— Японскія????

— Да, японскія...

— Такъ это врагъ!!

— Да непріятель подъ носомъ у насъ.

— Не можетъ быть.

— Это правда.

— Это правда!!!

И словно съ тѣмъ, чтобы подтвердить эту истину, раздался грохотъ, показался дымокъ и воздухъ пересѣкла непріятельская мина, не достигшая цѣли и упавшая съ большимъ шипѣніемъ въ воду.

Что тутъ поднялось, я тебѣ, дружище, описать не съумѣю. Я въ первый моментъ потерялъ голову. На всѣхъ судахъ забили тревогу. Я вызвалъ всѣхъ солдатъ къ орудіямъ. Мы начали пальбу по непріятелю. Онъ мѣтилъ въ насъ и въ другія суда. И къ тому же мы не могли сдвинуться съ мѣста, мы не могли даже повернуться такъ, чтобы наши пушки могли

отвѣчать на минные выстрѣлы непріятеля. Пока подымали якоря, я метался какъ угорѣлый и отдавалъ распоряженіе за распоряженіемъ. Я сознавалъ, что на мнѣ теперь отвѣтственность за судно, и не знаю, откуда взялось столько стойкости, столько энергіи, распорядительности и т. д. Мой товарищъ стоялъ рядомъ со мной и быстро передавалъ всѣ мои распоряженія и приказанія. Я скажу съ сознаніемъ своей полной правоты: я сдѣлалъ все, что могъ, до послѣдняго момента. Я исполнилъ свой долгъ. Мы всѣ сражались какъ львы и никто на нашемъ суднѣ не былъ не на своемъ мѣстѣ. Только лишь одни кочегары были вынуждены бездѣйствовать.

— Топи! кричалъ я и ругался какъ никогда въ моей жизни еще не ругался. Но мнѣ докладывали одно и то же: угля нѣтъ на борту достаточно, чтобы развѣсти большіе пары. — Топи! кричалъ я всетаки, какъ изступленный. Но ничего не помогало. Я видѣлъ, что о разведеніи паровъ нечего и думать. Все же я хотѣлъ отдать приказаніе, чтобы бросали въ топки все деревянное, что есть на суднѣ, все, что только можетъ горѣть, — но я достаточно быстро опомнился, чтобы понять, что этимъ путемъ не разведешь паровъ и что о томъ, чтобы гнаться за непріятелемъ, не можетъ быть и рѣчи. Поэтому все наше вниманіе было направлено къ тому, чтобы мѣтко цѣлить въ непріятеля. Но мы осуждены были на неподвижность, а онъ ловко маневрировалъ своими маленькими миноносками, и наши гранаты не долетали или перелетали или просто напросто бултыхались въ сторонѣ отъ японскихъ миноносокъ. Непріятель же продолжалъ выпускать мину за миной, и каждый разъ невольно замирало сердце, и каждый невольно крестился и читалъ себѣ отходную. Къ счастью для насъ и всѣхъ нашихъ судовъ, вскорѣ непріятельскія миноноски повернули вспять и стали удаляться по направленію къ Чифу. Мы во тьмѣ не могли разглядѣть нашихъ уроновъ и полагали, что непріятель отступаетъ послѣ неудачной минной аттаки. Теперь бы слѣдовало нашимъ крейсерамъ погнаться за непріятелемъ и уничтожить всѣхъ ихъ миноносокъ, — но только лишь немногіе изъ нашихъ судовъ, что стояли случайно подъ парами, пошли въ догонку, да и тѣ вскорѣ же вернулись. Я рвалъ на себя волосы, проклиналъ все и вся,

но ничего подѣлать не могъ: мы были прикованы къ мѣсту, мы не могли двинуться съ мѣста. А гдѣ же были запасы угля? спросишь ты. Спроси объ этомъ и намѣстника. Онъ если бы пожелалъ разсказать правду, сообщилъ бы тебѣ, куда дѣвался уголь, въ какой изъ иностранныхъ портовъ его тайкомъ транспортировали, сколько онъ на этомъ нажилъ и въ какой изъ заграничныхъ банковъ онъ предусмотрительно перевелъ свои нажитые этимъ путемъ, на счетъ всей Россіи и ея военной части, капиталы.

Единственное, что оставалось, какъ только непріятель удалился, это послать шлюбку на берегъ за оставшимися нашими офицерами. Пока шлюбка ходила туда и обратно стало свѣтать. Нечего и говорить. что я всю ночь не то что глазъ не смыкалъ, но и не сходилъ съ мостика. Тяжело раненныхъ у насъ не было, и я предоставилъ заботу о легко раненныхъ нижнимъ чинамъ. Нашъ врачъ, конечно, тоже былъ въ городѣ, а въ лазаретѣ ни какъ не могли найти ни корпіи, ни ваты, ни перевязочнаго матеріала. И едва сталъ брезжить свѣтъ, какъ наши офицеры всѣ пріѣхали изъ города. Надушенные, напомаженные, выбритые самымъ тщательнымъ образомъ, они танцовали, пили или играли въ карты у адмиральши, и если изъ нихъ кое — кто былъ пьянъ, то первый выстрѣлъ непріятельскаго орудія произвелъ на нихъ моментально отрезвляющее впечатлѣніе. Они разсказывали, что сумятица на балу поднялась страшная. Гораздо, больше чѣмъ на нашихъ судахъ, оставшихся безъ офицеровъ. Они всѣ сразу догадались, что непріятель совершилъ нападеніе, ибо кто же осмѣлился бы стрѣлять на судахъ безъ вѣдома и распоряженія начальства, въ такое время, когда всѣ офицеры на берегу. Отчаяніе ихъ не поддавалось описанію! Шутка ли, у Портъ-Артура непріятель, а они, господа офицеры, всѣ на берегу, да еще на балу, внѣ оффиціальнаго отпуска или какого либо служебнаго порученія. Боже, какъ посмотрятъ на это въ Петербургѣ, какъ посмотритъ на это ближайшее начальство! Къ счастью для многихъ, намѣстникъ на балъ не явился, прислалъ адъютанта съ извиненіемъ, а самъ завалился спать сномъ праведника. И такъ онъ здорово спалъ, что даже непріятельскіе орудійные выстрѣлы его не

разбудили, а будить его не рѣшался никто изъ слугъ или адъютантовъ. Такъ онъ всю аттаку японцевъ на наши суда и проспалъ, чтобы на утро узнать все, все какъ было. Но наши всѣ офицеры опасались, что намѣстникъ можетъ каждую минуту явиться, и бросились вонъ съ бала, какъ отъ зачумленнаго мѣста. Бросились въ портъ, но шлюбки были отосланы. Каждый лишь думалъ о томъ, чтобы попасть скорѣй на суда и чтобы одинъ другого не видѣлъ во тьмѣ, дабы можно было потомъ сказать :

— Я де былъ на своемъ мѣстѣ и сражался какъ левъ.

И до того паника была велика, что нѣкоторые бросались въ одеждѣ въ воду, чтобы вплавь достигнуть своего судна, — а оно то стояло на внѣшнемъ рейдѣ, за нѣсколько миль отъ берега, — другіе нанимали частныя шлюбки, причемъ лодочники даже подъ угрозой кары строжайшаго свойства не хотѣли подвергаться въ темную ночь возможности налетѣть на разрывающуюся гранату или столкнуться съ предательской миной. И только тогда, когда канонада прекратилась, нѣкоторыя шлюбки отправились съ офицерами на суда. Въ это то время и началъ брезжить свѣтъ, и тутъ только мы разсмотрѣли и узнали, что три нашихъ судна, три нашихъ красавца, гордость, и слава, и честь нашего флота погибли. Бѣдный Ретвизанъ! Бѣдный Цесаревичъ! Бѣдная Паллада' Вы одни неувядаемый памятникъ великаго позора, коимъ покрылъ себя нашъ русскій флотъ. Вы одни безмолвные свидѣтели величайшаго преступленія, совершеннаго русскими моряками. Вы одни, только одни, потому что въ оффиціальныхъ донесеніяхъ, полетѣвшихъ въ Петербургъ, ничего не сказано ни о балѣ, ни о беззаконномъ пребываніи всѣхъ офицеровъ, капитановъ и адмираловъ на берегу, а русская подневольная пресса никогда не съумѣетъ принести всю правду. Я умоляю тебя, сохрани это письмо, сохрани его до тѣхъ поръ, пока дана будетъ возможность высказать всю правду, и если я такъ торопливо и нелитературно, пожалуй, изложилъ свои впечатлѣнія и свое негодованіе, то дѣлаю это потому, что можетъ быть уже завтра я буду мертвъ. Ругаемъ мы ругмя японцевъ за ихъ яко бы предательское нападеніе, а сами боимся сознаться въ томъ, что мы, мы одни во всемъ виноваты, и что позоръ и безславіе

пали на наши головы. Ругаемъ мы ихъ, а все же сознаемся, что они храбры и отважны, и что уже если не завтра, то послѣзавтра мы будемъ также похоронены въ пучинѣ Великаго Океана, какъ похоронены наши товарищи, павшіе жертвой начальническаго нерадѣнія и того безпримѣрнаго грабежа, благодаря которому мы въ рѣшительный моментъ первой битвы съ врагомъ остались безъ угля . . .

Когда въ достопамятную ночь 27 января японскіе миноносцы появились на внѣшнемъ рейдѣ Портъ-Артура, они были приняты нашими моряками за своихъ. Говорятъ даже, что они были встрѣчены словами „Иванъ Ивановичъ, это вы"?

Если эти слова дѣйствительно были произнесены, то говорившій несомнѣнно выразилъ тогдашнее наше обще-русское настроеніе. Погруженная въ глубокій, многолѣтній сонъ, Россія не видѣла врага въ то время, когда онъ уже стоялъ подъ стѣнами Портъ-Артура. Громъ пушекъ разбудилъ ее не сразу, въ первую минуту она не осмыслила нависшей надъ ней грозной опасности: ей почудилось, что не свой ли толкаетъ ее подъ бокъ. Сквозь сонъ она молвила: „Иванъ Ивановичъ, это вы"? Отвѣтомъ былъ взрывъ! Невольно спрашиваешь себя, сколько разъ въ русской исторіи повторится этотъ вопросъ и этотъ отвѣтъ.

Безпечность—отличительная черта нашего національнаго характера, а безпечнымъ свойственно спать во всякое время и при всякихъ обстоятельствахъ; наши сосѣди это знаютъ и умѣютъ этимъ пользоваться. Съ соннымъ бываютъ всякія приключенія; соннаго можно связать, избить, ограбить, и если сонъ былъ крѣпокъ, то послѣ пробужденія для него все оказывается сюрпризомъ: и то, что на свѣтѣ есть грабители, и то, что онъ спалъ, и то, что его поврежденная во время сна рука не дѣйствуетъ.

Когда мы проснулись, изъ ранъ нашихъ сочилась кровь. „Варяга" и „Корейца" уже не существовало, лучшія суда нашей эскадры были надолго выведены изъ строя, японцы гос-

подствовали на морѣ, войска ихъ высаживались въ Чемульпо, а вмѣсто знакомаго „Ивана Ивановича“, передъ Портъ-Артуромъ стоялъ адмиралъ Того, державшій нашъ флотъ въ блокадѣ.

Съ тѣхъ поръ мы не выходимъ изъ сюрпризовъ. Сюрпризомъ для насъ оказалось „коварство“ японцевъ, напавшихъ на насъ безъ объявленія войны, хотя послѣднюю свою войну съ Китаемъ они начали такимъ же точно „коварнымъ нападеніемъ“. Сюрпризомъ оказались и огромныя вооруженныя силы Японіи и ея финансовая мощь, хотя составъ японской арміи былъ точно извѣстенъ нашему генеральному штабу, а финансовые рессурсы страны, конечно, были точно извѣстны нашей дипломатіи. Мы не предвидѣли того простого факта, что пятидесятимилліонный народъ можетъ располагать большими деньгами и снарядить большую хорошо вооруженную армію. Для насъ оказались неожиданностью высокія боевыя качества японскихъ войскъ, хотя на нашихъ глазахъ эти качества уже были испытаны и проявлены въ двухъ компаніяхъ. Мы не предвидѣли той фанатической ненависти къ намъ, которую неминуемо должны были вызвать въ Японіи занятіе нами Портъ-Артура, оккупація Манджуріи, сосѣдство нашихъ войскъ въ сѣверной Кореѣ; а между тѣмъ для нашей дипломатіи врядъ ли могъ быть тайной фактъ, незадолго до войны засвидѣтельствованный знатокомъ Японіи — Дюммоларомъ, что фанатическая ненависть къ Россіи составляетъ руководящій мотивъ всей внѣшней политики Японіи.

Съ болью въ сердцѣ приходится сознаться, что самымъ большимъ сюрпризомъ для насъ оказались мы сами, наша собственная неподготовленность къ войнѣ, засвидѣтельствованная правительственными сообщеніями! Сюрпризомъ для всѣхъ оказалось малое количество нашихъ войскъ въ Манджуріи и слабая провозоспособность Сибирской желѣзной дороги и неудобство гавани, откуда большимъ судамъ невозможно выходить во время отлива и отсутствіе въ ней сухого дока. Сюрпризомъ оказалось и то, что наша балтійская эскадра только теперь глубокою осенью могла изготовиться къ плаванію, и то, что теперь, въ сентябрѣ, мы не только не въ Токіо, но

вмѣсто того должны радоваться благополучному отступленію генералъ-адъютанта Куропаткина изъ Ляояна.

Перечислять всѣ наши сюрпризы и всѣ тѣ жертвы, которыхъ они намъ стоили, значило бы разсказать почти всю исторію русско-японской войны до послѣднихъ ея дней. Мы не предвидѣли всего того, чего не дано предвидѣть только крѣпко спящему.

Кто же виноватъ въ этомъ? Русское общество? Оно спало по распоряженію начальства. Въ теченіе многихъ лѣтъ принимались всѣ мѣры къ тому, чтобы оно не пробудилось. Когда изрѣдка кто либо пытался приподняться, встать на ноги и молвить человѣческое слово, это разсматривалось какъ нарушеніе общественнаго спокойствія и безопасности. Раздавался грозный окрикъ: „молчать, лежать смирно", и сильная рука пришибала ницъ поднявшуюся голову. Россія за послѣдніе годы походила на дортуаръ въ участкѣ.

На заявленіе земствъ о тѣхъ или другихъ общерусскихъ нуждахъ отвѣтъ былъ одинъ: „обще-русское дѣло васъ вовсе не касается". Имъ ставились въ вину ходатайства даже самыя скромныя и справедливыя, напримѣръ, ходатайство объ отмѣнѣ тѣлеснаго наказанія, какъ извѣстно, недавно упраздненнаго Высочайшимъ манифестомъ.

Самый патріотизмъ сталъ запретнымъ плодомъ для нашихъ земствъ. Я не говорю о томъ офиціальномъ патріотизмѣ, котораго даже требуютъ въ торжественныхъ случаяхъ, патріотизмѣ казенныхъ фразъ и шаблонныхъ архаическихъ формулъ, а о томъ живомъ, дѣятельномъ патріотизмѣ, который объединяетъ и организуетъ людей въ служеніи единой русской народности. Нашимъ земцамъ не возбранялось сознавать себя калужанами, рязанцами, москвичами; но до недавняго времени имъ воспрещалось объединяться даже для святого обще-національнаго дѣла помощи раненымъ. Опаснымъ считалось все то, что намекало на существованіе единой земской Руси.

Печать наша—вѣрный барометръ того, что дозволено печатать молчала на всѣхъ языкахъ, и, несмотря на это, газеты наши были полны извѣстіями о цензурныхъ карахъ, неизбѣжныхъ для нашихъ повременныхъ изданій.

Общество наше не могло стоять на стражѣ обще національныхъ интересовъ, потому что оно не имѣло необходимыхъ для того органовъ, потому что это выходило за предѣлы его компетенціи. Въ немъ систематически усыплялось національное самосознаніе. И пока оно спало, надъ нимъ бодрствовала всевидящая, всесильная бюрократія!

Ей было ввѣрено наше общерусское дѣло; она должна была насъ оберегать и опекать, она обязана была предусмотрѣть и отстранить отъ насъ всякую опасность! Что же она предусмотрѣла?

Отвѣтомъ служатъ событія на Дальнемъ Востокѣ. Мы терпимъ пораженіе за пораженіемъ!

Дерзнетъ ли кто винить за это наши войска? Развѣ они не удивляютъ міръ чудесами неслыханнаго героизма. Виноваты ли наши военноначальники? Но замѣчательное искусство генерала Куропаткина признано друзьями и недругами. Онъ, спасшій нашу армію, остается по прежнему надеждою Россіи. Онъ одинъ можетъ побѣдить и побѣдитъ, если только ему будетъ предоставлена полная свобода дѣйствій. Имена генерала Стесселя, адмираловъ Макарова, Витгефтъ и Безобразова покрыты неувядаемой славой. Потопленіе Варяга и Корейца было нравственною побѣдою русскаго оружія. Таковы же были и всѣ наши послѣдующія неудачи. Не армія и не флотъ терпѣли пораженія! То были пораженія русской бюрократіи! Думать иначе—значило бы сваливать вину на нашу доблестную армію; а это было бы не только несправедливо, но и преступно.

Усыпившая общество бюрократія сама подалась гипнозу сонной общественой атмосферы, а потому явила въ себѣ яркое воплощеніе главнѣйшихъ нашихъ общественныхъ недостатковъ—нашей апатіи, нашей лѣни и нашей безпечности. Она искала врага, но внѣшняго врага она не замѣтила, потому что вниманіе ея было отвлечено въ другую сторону: ей грезился врагъ внутри государства! Врагомъ ей казался всякій, кто не носилъ ея образа и подобія, она держала подъ подозрѣніемъ всѣхъ тѣхъ, кто не были людьми двадцатаго числа, кто имѣли независимыя убѣжденія и ставили велѣнія совѣсти выше ея предписаній; она привела къ молчанію всѣхъ тѣхъ,

кто могъ во время предостеречь, указать на дѣйствительную опасность и довести правду до Престола. Теперь мы пожинаемъ плоды того, что мы посѣяли.

Чтобы не быть еще разъ застигнутыми врасплохъ, пора, наконецъ, отдать себѣ отчетъ о грозящей намъ опасности. Бюрократизмъ съ его девизомъ divide et impera влечетъ за собою опасность не только внѣшнюю, но и внутреннюю. Онъ ведетъ къ разобщенію и дезорганизаціи однихъ только умѣренныхъ слоевъ общества. Крайнія партіи захватили въ свои руки монополію организаціи. Благодаря нашимъ законамъ о печати и дѣятельности нашей цензуры, имъ же принадлежитъ въ настоящее время монополія свободнаго слова. Въ то время, когда люди умѣренные вынуждены молчать за невозможностью высказываться въ легальныхъ органахъ печати, нелегальные листки у насъ наводняютъ улицы и вліяніе ихъ ничѣмъ не будучи сдержано, растетъ не по днямъ, а по часамъ. Неужели же въ этомъ заключается цѣль нашихъ законовъ о цензурѣ и печати! Неужели мы не видимъ вытекающей отсюда грозной опасности и неужели мы когда нибудь встрѣтимъ ее также, какъ были нами встрѣчены однажды японскіе миноносцы въ Портъ-Артурѣ? Въ настоящій критическій моментъ русской исторіи, когда мы боремся съ грознымъ внѣшнимъ врагомъ, забота о сохраненіи мира внутренняго должна стоять для насъ на первомъ планѣ. Бюрократія и общество не должны стоять другъ противъ друга какъ два враждебные лагеря, а соединиться въ служеніи общимъ національнымъ цѣлямъ. Бюрократія у насъ, какъ и вездѣ, составляетъ необходимый элементъ государственной жизни; но, чтобы быть на высотѣ своей задачи, она сама должна пропитаться общественнымъ духомъ и подчинять свою дѣятельность общественнымъ цѣлямъ. Она должна стать доступною общественному контролю и править съ обществомъ, а не вопреки обществу. Она должна быть не владыкою надъ безгласнымъ стадомъ, а орудіемъ Престола, опирающагося на общество.

Г. министръ внутреннихъ дѣлъ на дняхъ говорилъ о необходимости довѣрія правительства къ обществу. Въ добрый часъ! Привѣтствуя эти слова, пожелаемъ отъ души, чтобы они

поскорѣе стали дѣломъ. Пусть только смѣлѣе и громче раздастся призывъ къ обществу; тогда мы вступимъ на единственно спасительный для насъ путь національнаго обновленія. Тогда намъ нечего бояться ни внѣшняго, ни внутренняго врага. И Престолъ, собравшій вокругъ себя землю, будетъ славенъ, великъ и силенъ.

Профессоръ кіевскаго университета
Кн. Евгеній Трубецкой.

Они не знали...

Подъ этимъ заглавіемъ („Ils ne savaient pas...“) Л. Нодо, военный корреспондентъ парижскаго „Journal“, въ цѣломъ рядѣ писемъ сгрупировалъ данныя о причинахъ нашихъ неудачъ на сухопутномъ театрѣ военныхъ дѣйствій въ Манчжуріи.

Помѣщаемъ эти письма.

I. Аттака Ту-Муинъ-Линга

Между горными откосами, въ извилинахъ долинъ, и на неприступныхъ вершинахъ кровавокрасныхъ скалъ, и у подножія гранитныхъ, вѣками спаленныхъ солнцемъ горъ, кипѣла битва, бурная, безформенная, необъятная.

Какъ въ гигантской кузницѣ, пушки то били подобно молоту, то, казалось, сверлили, рвали и плющили все кругомъ.

Цѣлыя баттареи палили залпами, не видя во что, и падали снаряды, летѣвшіе неизвѣстно откуда. Шелъ бой на разстояніи, издалека, бой невидимыхъ силъ, таинственный.

Уже два дня и двѣ ночи не прекращалась сплошная, однообразная, наводящая уныніе трескотня ружей. Казалось, лилъ чудовищный градъ, и подъ нимъ стономъ стонала сама земля.

Такъ было 11-го октября у Штакельберга.

Вдругъ, на югѣ, изъ-за самой огромной и дикой изъ горъ, образовавшихъ здѣсь сплошную цѣпь, вдоль которой подвигалась наша армія, — въ долинѣ, сообщавшейся съ на-

шей чрезъ лабиринтъ скалъ, этихъ морщинъ угрюмаго великана—горнаго хребта,—оттуда доносились ружейные залпы, своимъ шумомъ подобные морю. Съ каждой секундой перестрѣлка тамъ разгоралась и катилась къ намъ, какъ огромная морская волна, какъ снѣжная лавина. Видимо, вся цѣликомъ пѣхота, выдвинутая впередъ, открыла ожесточенный огонь противъ позицій, откуда несся на насъ ураганъ снарядовъ.

Что случилось?

Мы всѣ это знали.

Пошелъ въ аттаку третій корпусъ.

Въ то самое время, когда нашъ 1-й Сибирскій корпусъ ожесточенно нападалъ съ фронта на упорныхъ защитниковъ дефиле, закрывшаго отъ арміи Штакельберга долины, по которымъ генералъ разсчитывалъ проникнуть и ударить въ тылъ главнымъ силамъ японцевъ; въ это самое время 3-й Сибирскій корпусъ устремился впередъ паралельно намъ и тоже бросился къ проходу, къ которому онъ проникъ съ фланга, считая его съ этой стороны болѣе уязвимымъ.

Сколько могло это длиться времени? Едва-ли даже полчаса. Моментъ былъ критическій. Это былъ циклонъ залповъ. Буря поднялась въ воздухѣ, словно въ пространство вдругъ ворвались магнетическіе токи. Насталъ какой-то ужасающій пароксизмъ, водоворотъ грома. Угнетенные и подавленные мы слышали въ этотъ моментъ, какъ японскіе пулеметы автоматически, какъ швейныя машины, отчеканивали пачки снарядовъ.

Происходилъ приступъ.

Но очень скоро шумъ началъ ослабѣвать. Стрѣль порѣдѣла, и мы догадались, что человѣческій прибой, пробушевавшій тамъ до самой плотины, которая остановила насъ всѣхъ, разбился о нее. Мы поняли, что теперь эта укрощенная, подхваченная внезапнымъ отливомъ волна, откатилась далеко назадъ.

Аттака 3-го корпуса отбита.

И только.

Изъ того, что происходило тамъ, за хребтомъ, мы ничего не видѣли, но мы обо всемъ догадались, все поняли, почувствовали.

И тѣ, кто не участвуя въ этой битвѣ, лишь зрителями сопровождали 1-й Сибирскій корпусъ, они теперь, замерли на мѣстѣ и искаженные, дрожащіе, до боли стиснувъ руки, слушали отголосокъ этой погремѣвшей драмы. И понявъ, что снова миражъ побѣды окончательно разсѣялся и на этотъ разъ, они печально смотрѣли на позиціи, откуда 33-й и 34-й Сибирскіе полки еще продолжали свою упорную стрѣльбу.

II. Кошмарная война.

Я находился со штабомъ одного изъ самыхъ молодыхъ, самыхъ разсудительныхъ и любимыхъ во всей русской арміи генераловъ. И генералъ и его офицера размѣстились среди камней и кустарниковъ на гребнѣ холма, откуда имъ можно было опредѣлить общій планъ японскихъ позицій. Недалеко отъ нихъ находилась непріятельская баттарея. Наблюдатель, управляющій этой баттареей, устроился въ замѣчательно удачно выбранномъ пунктѣ, такъ какъ его орудія производили огромныя опустошенія въ русскихъ рядахъ, хотя стрѣляли не торопясь, съ большими промежутками.

Два японскихъ снаряда, только два, просвистѣли надъ холмомъ, гдѣ помѣщался русскій генералъ и затѣмъ, огибая эту возвышенность, пошли съ дьявольской точностью взрываться въ долинѣ, по которой сомкнутыми рядами двигались русскія подкрѣпленія. Тридцать человѣкъ пало сразу. Сраженіе развернулось.

Понимаете-ли вы теперь характеръ современной войны? Вотъ генералъ; онъ старательно выбралъ для себя удобную позицію, чтобы мочь руководить своими войсками. Сраженіе идетъ въ двухъ-трехъ тысячахъ метрахъ предъ нимъ. А снаряды падаютъ за тысячу метровъ позади его. Самъ онъ въ крайне рискованномъ положеніи. Его могутъ открыть японскіе охотники, его могутъ осыпать шрапнелью и уложить на мѣстѣ, какъ это случилось съ генераломъ Келлеромъ.

Хорошо, видитъ-же что-нибудь этотъ генералъ? Часто онъ ничего не можетъ разсмотрѣть, или почти ничего, и, если онъ все-таки знаетъ всѣ перипетіи сраженія, то только потому, что получаетъ все время свѣдѣнія, доставляемыя ему со всѣхъ сторонъ. Правда, напряженными наблюденіями

и соображеніями онъ можетъ опредѣлить мѣстоположеніе непріятельской артиллеріи и намѣтить подходящую вершину, куда можно было-бы бросить свою пѣхоту. У него могутъ быть предчувствія, вдохновенія; онъ соображаетъ передвиженія своей бригады, дивизіи или корпуса съ общимъ положеніемъ арміи; но рѣдко вообще обстоятельства слагаются такъ, чтобы онъ могъ своими глазами видѣть съ точностью всѣ детали происшествій, гдѣ онъ однако играетъ такую важную роль.

Въ современной войнѣ все таинственно, разсѣяно, далеко, невидимо, отвлеченно. Это борьба жестовъ, воздушной сигнализаціи, электрическихъ или біографическихъ сношеній; это — соперничество отважныхъ охотниковъ и опытныхъ наблюдателей, развѣдчиковъ и шпіоновъ; это борьба ума, хитрости, сообразительности и проникновенія. Приблизитесь къ сражающимся. И, за исключеніемъ рѣдкихъ минутъ, да, —самыхъ краткихъ и рѣдкихъ моментовъ приступовъ, вы ничего не увидите предъ собою, кромѣ траншеи, изъ которой виднѣются только головы и ружья. Если это баттарея, то укрытая за какою-нибудь складкою почвы, она, кажется, безъ цѣли и смысла палитъ въ пространство. Отойдите отъ сражающихся, и въ панорамѣ, разстилающейся предъ вашими глазами, тотчасъ всѣ подробности скрадываются, сливаются. Позиціи пѣхоты исчезаютъ такъ, какъ-будто надъ ними закрывается земля. Баттареи, даже и тѣ уходятъ изъ вида, маскируясь складками почвы. Тысячи и тысячи людей сражаются и умираютъ на пространствѣ, которое вы охватываете своимъ взглядомъ; вы это знаете; вы слышите трескъ ихъ стрѣльбы, но ихъ самихъ, притаившихся, запрятанныхъ въ траншеяхъ,—вы ихъ не видите, или-же совсѣмъ мало! Вы только видите клубы шрапнельнаго дыма, весело взлетающіе на воздухъ, какъ мыльные пузыри. Вы постоянно обмануты фантасмагоріей, которая здѣсь, кажется, не признаетъ никакихъ законовъ оптики и перспективы. Иной разъ вы здѣсь каждое мгновенье рискуете жизнью; идете подъ градомъ пуль, но вы не въ состояніи ничего замѣтить, развѣ лишь какую-нибудь лишенную въ общемъ ходѣ операцій всякаго значенія мелочь.

Это—война. Она такова; война невидимая, безъ красокъ,

безъ художественности, безъ поэзіи; вся раздробленная, расчлененная, безформенная, скрытая, раскиданная, лишенная единства; война крадущаяся; мрачное дѣло, злосчастная работа, удѣлъ осужденныхъ.

Я подошелъ къ генералу и, уже обдумывая эту статью, спросилъ его, какъ называется это дефиле, предъ которымъ уже много дней стоятъ 1-й и 3-й Сибирскіе корпуса. Онъ на меня посмотрѣлъ нерѣшительно и смущенно, подумалъ одно мгновенье и сказалъ:

— Признаться, я самъ этого не знаю.

Онъ не знаетъ! Даже онъ. Положительно они ничего не знаютъ. Всѣ! До какихъ-же поръ продлится? Сколько-же времени они будутъ воевать, ничего не зная. И я задумался о томъ, что можетъ впереди ждать нашу армію—армію Штакельберга—за этими почти неизвѣстными горами, простирающимися къ юго-востоку отъ Ляояна. И мнѣ припомнились вѣчныя колебанія генераловъ, ихъ долгіе и тревожные разспросы китайскихъ проводниковъ, ихъ совѣщанія съ переводчиками, которыхъ они упрашивали справляться у крестьянъ на всѣхъ перекресткахъ, какой дорогой надобно идти. Я вспоминаю всю ихъ досаду, весь страхъ, когда имъ приходилось убѣждаться, на сколько неполна, приблизительна, лжива та единственная карта, которая была въ ихъ распоряженіи.

И 7-го октября; почему армія была вдругъ остановлена? Почему она бездѣйствовала, тогда какъ обстоятельства требовали поспѣшности, когда слѣдовало дѣйствовать какъ можно скорѣе, бурно дѣйствовать, отъ чего зависѣлъ исходъ всего сраженія. А! Почему? Потому что генералъ Штакельбергъ, сознавая на себя всю тягость отвѣтственности, лишенный всякихъ свѣдѣній относительно мѣстности, гдѣ ему приходилось распоряжаться 50,000 солдатъ, и найдя, что долины, гдѣ ему нужно было дѣйствовать, имѣютъ характеръ чрезвычайно запутанный и угрожающій, — генералъ Штакельбергъ думалъ, что необходимо телеграфировать Куропаткину, чтобы посвятить и его въ свои опасенія; и эта телеграмма оканчивалась такими словами: „На картѣ главнаго штаба,

вмѣсто горъ, вздымающихся предо мною, я нахожу бѣлое мѣсто“.

Припоминается мнѣ и первый самообманъ генераловъ, та увѣренность, которая кажется была общей въ арміи Штакельберга, что японцы начнутъ медленно отступать предъ русскимъ авангардомъ и отступятъ до самыхъ береговъ Тачо. И вспоминаю я ихъ изумленіе, ихъ безпокойство, когда этотъ авангардъ сразу-же былъ задержанъ въ дефилѣ, о существованіи котораго русскій генеральный штабъ ничего не зналъ, и расположеніе и подходы къ которому ему были совершенно неизвѣстны. Какое-то дефиле, которое неожиданно оказалось неприступнымъ. Это было дефиле Ту-Мунъ-Лингъ.

III. Въ невѣдомыхъ горахъ.

Нѣсколько часовъ спустя послѣ моего разговора съ генераломъ, одинъ капитанъ главнаго штаба былъ посланъ имъ съ спеціальнымъ порученіемъ въ горы. Я получилъ разрѣшеніе отправиться вмѣстѣ съ нимъ. Мы долго шагали, пробираясь вдоль извилинъ самаго гребня горъ; за нимъ мы прятались, чтобы не попасться на глаза японскимъ охотникамъ, которые, разумѣется, засѣли на всѣхъ возвышенностяхъ, господствовавшихъ надъ нашими.

Нѣсколько разъ японская шрапнель, подобно болиду, описывала высоко-высоко надъ нашими головами дугу и взрывалась далеко позади насъ, надъ долиной, занятой русскими резервами.

Мы шли въ ногу, большими шагами, глыбы красной гальки на каждомъ шагу осыпались изъ подъ насъ, и скатывались по уклону, проросшему терновникомъ. Ружейная пальба трещала безъ отдыху. Внизу подъ нами мы различали стрѣлковъ 33 и 34 полковъ Сибирской пѣхоты. Мой спутникъ показывалъ на эти отвѣсныя стѣны, на нагроможденія каменныхъ глыбъ и на крутые осыпающіеся галькой склоны, которые со всѣхъ сторонъ запирали эту печальную долину; зловѣщій навѣвающій тоску пейзажъ; самая подходящая обстановка для работы смерти, которая здѣсь развернулась во всю. Онъ печально улыбнулся и, прежде чѣмъ я позволилъ себѣ задать вопросъ, самъ, будто ощущая потребность дать вы-

ходъ своимъ, давно накопившимся, печальнымъ размышленіямъ, сказалъ мнѣ.

— Война, которую мы ведемъ, это война ради изслѣдованій. Это уже все чего стоитъ. Правда? Совершенно неизвѣстное намъ стало уже не такъ неизвѣстно. Да, теперь мы положительно знаемъ, что вотъ здѣсь находится крайне тѣсное дефиле, защищенное почти отвѣсными высотами, штурмъ которыхъ невозможенъ. Нынѣ мы это знаемъ, а четыре дня тому назадъ еще не знали. Мы начали наше большое обходное движеніе, совершенно не думая, что намъ, для его успѣшнаго выполненія, придется брать позицію, сильнѣе которой, можетъ быть, нѣтъ во всей Манджуріи; такую, у которой, кажется, сама природа позаботилась устроить самыя непреодолимыя укрѣпленія. Собственнымъ опытомъ мы пріобрѣли эти свѣдѣнія. Но дорого стоилъ этотъ опытъ. За то теперь на нашей бѣдной картѣ мы можемъ набросать контуры дефиле Тумынъ-Лингъ. Ахъ, какъ-же не слишкомъ нападаютъ на тѣхъ, кто руководитъ текущими операціями! Они исполняютъ, какъ могутъ свой долгъ. Они борятся съ невозможными трудностями. Вы здѣсь сами можете судить о всей сложности этой кампаніи. Вы находитесь въ арміи, которая идетъ впередъ безъ картъ, безъ провожатыхъ, на которыхъ можно вполнѣ положиться; среди горъ, которыхъ не знаетъ ни одинъ географъ; идетъ отъ открытія къ открытію. Огромное зло, огромная единственная ошибка, породившая собою и всѣ остальныя, та, что наша армія должна начинать эту войну, не имѣя ничего, кромѣ примитивнаго плана, гдѣ, кажется, собраны однѣ ошибки. Если уже казалась неизбѣжной эта война, то нужно было готовиться къ ней; въ крайнемъ случаѣ необходимо было тянуть ее до тѣхъ поръ, пока наши офицера могли окончить достовѣрную карту мѣстности предполагаемыхъ операцій. И, пока у насъ еще не было такой карты, до тѣхъ поръ во что бы то ни стало необходимо было избѣгать столкновенія. Легко сказать: наступать! Но какъ же при условіяхъ современной войны производить большія передвиженія среди горъ, расположенія которыхъ совершенно не знаешь? Взгляните, легко ли взять дефиле, вродѣ этого?

Передъ нами тѣснились крутыя хаотическія горы; онѣ

словно хотѣли совершенно задавить узкое ущелье, черезъ которое армія Штакельберга напрасно стремилась проникнуть. Ихъ зазубренные гребни напоминали крѣпостные зубцы, а разсѣлины были какъ амбразуры; ихъ толщина походила на валы, которыхъ не разрушитъ никакая артиллерія. А за ними высятся, тѣснятся, толпятся другія; онѣ будто ревниво всѣ берегутъ эти тѣснины и проходы, зажатые между ними. Онѣ казались живыми, эти вооруженныя артиллеріей горы, какъ несокрушимые соучастники желтолицыхъ солдатъ; словно это были великаны, поставленные защищать отъ Славянъ тайну своихъ долинъ и дѣвственность проходовъ.

Да, несомнѣнно, ихъ бдительность можно было преодолѣть, можно было на ихъ флангахъ найти уязвимые пункты, подходящіе проходы, удобные перевалы. Но для этого ихъ нужно было знать, а русскіе не знали. Они ничего не могли знать.

Корабль пустился въ путь и поплылъ безъ компаса и безъ кормчаго по неизвѣстному морю. И какому морю! Вѣтеръ, какъ ураганъ,—напротивъ и подъ волнами—подводные камни. И врагъ скрывается въ каждой бухтѣ, за каждымъ мысомъ. На приключенія пошелъ корабль.

IV. Карта, которую нужно было приготовить.

Если бы, послѣ моего десятимѣсячнаго пребыванія въ Манджуріи, меня спросили, чѣмъ объясняю я главнымъ образомъ тотъ успѣхъ, который японцы одержали надъ русскими,—то я бы отвѣтилъ:

— Японцы знали, а русскіе не знали.

Объ этой странѣ, которую японцы многіе годы изучали съ величайшимъ стараніемъ, и въ которой они въ совершенствѣ узнали горныя цѣпи, направленіе рѣкъ, времена года, степень культурности, средства; въ которой они старательно изслѣдовали всѣ ея физическія особенности и всѣ естественныя отличія съ такою же подробностью, какъ родные острова; объ этой странѣ большая часть русскихъ, являвшихся сюда воевать, абсолютно ничего не знала; и тѣ изъ русскихъ офицеровъ, которые служили здѣсь до войны, они никогда не полюбопытствовали заглянуть за предѣлы узкой полосы къ восто-

ку и западу отъ желѣзной дороги. И само собой разумѣется, что никогда это полное невѣдѣніе, это отсутствіе готовности къ войнѣ не обнаружилось съ большей очевидностью, какъ во время обходнаго марша, предпринятаго арміей Штакельберга, когда на опытѣ обнаружилось, что десять мѣсяцевъ спустя, послѣ начала непріязненныхъ дѣйствій, русскій главный штабъ не обладалъ никакими вѣрными данными о мѣстности въ 50 километрахъ къ западу отъ желѣзнодорожной линіи, соединяющей столицу Манджуріи Мукденъ съ русскимъ оплотомъ Ляояномъ.

Карту Манджуріи русскіе могли бы и должны начать еще съ 1895 года. Они не могутъ сказать, чтобы хоть разъ, начиная съ этого года, подобный трудъ могъ возбудить серьезныя затрудненія или быть задержанъ какими-нибудь матеріальными препятствіями. Нѣтъ, они не предпринимали топографической съемки края просто потому, что не думали объ этомъ; можетъ быть, даже и потому, что охота къ этому у трудолюбивыхъ офицеровъ парализовалась нѣкоторыми недостатками, присущими русскому режиму. Всякая другая нація, занявъ Манджурію, на мѣстѣ русскихъ начала бы исправлять карту начиная съ 1895 или 1896 года, а русскіе довольствовались своимъ „Ничего"!

Во всякомъ случаѣ даже въ періодъ натянутыхъ отношеній, т. е. въ теченіе цѣлаго 1903 года, русскіе должны были поспѣшить пополнить столь ощутительный пробѣлъ. Но они не считались серьезно съ требованіями японцевъ, и въ своемъ ослѣпленіи собственнымъ могуществомъ, не придавали никакого значенія силамъ противника. Изъ самаго достовѣрнаго источника я знаю, что одинъ изъ генераловъ дѣйствующей арміи, съ весьма вліятельнымъ въ ней положеніемъ, въ началѣ войны слѣдующимъ образомъ высказался передъ однимъ полковникомъ, который подѣлился съ нимъ своими опасеніями.

Не безпокойтесь, пожалуйста. Будьте увѣрены, что японцы должны и сражаться и быть побиты, какъ Китайцы.

Очевидно, такое настроеніе умовъ было крайне неблагопріятно для разумной подготовки войны?

Но эту карту, которой не приготовили съ 1895 года, ко-

торой не сдѣлали въ 1903 году,—не слѣдовало ли, по крайней мѣрѣ, ее приготовить во время войны.

Съ 8 февраля и до первыхъ дней сентября война происходила къ югу отъ Ляояна. Поэтому русскіе оставались все время хозяевами всей той области, о которой я говорю, и которую они имѣли полную возможность изучать. Увы! Меня увѣрили, что они ни одной минуты не думали, что сюда имъ придется двинуть войска и потому не позаботились поторопить своихъ картографовъ или хоть своихъ офицеровъ главнаго штаба. Ну, а на войнѣ именно надо предвидѣть, надо думать. Да, я убѣжденъ, что для того, чтобы не запутаться въ сложномъ механизмѣ современной войны, главнокомандующему необходимо обладать прежде всего—дальновидностью.

Если бы у меня въ рукахъ не было данныхъ, опирающихся на показанія многихъ очевидцевъ, я не позволилъ бы себѣ написать, что карта всей области, простирающейся къ юго-востоку отъ Мукдена, т. е. къ югу отъ линіи Фулинъ—Фучунъ и Импань, была начата только въ сентябрѣ, ровно за нѣсколько дней до того, какъ армія Штакельберга предприняла свободный обходный маршъ.

Впрочемъ, съ самаго начала войны самыя тяжкія ошибки русскихъ могли быть приписаны невѣдѣнію русскихъ генераловъ физическаго устройства края, въ которомъ имъ приходилось оперировать.

Съ самаго перехода японцами Ялу, съ битвы при Тюренченѣ уже ясно обнаружилось, что японцы надъ русскими, въ отношеніи знанія мѣстности и приспособленности къ горной войнѣ, обладаютъ такимъ превосходствомъ, которое на словахъ можно выразить развѣ сравненіемъ: громада и ничтожество.

Множество разъ, можно сказать, сотни разъ съ начала войны несовершенство путеводныхъ картъ причиняло русскимъ непріятности, и ошибки, если не цѣлыя катастрофы. Множество разъ, положившись на недобросовѣстныя указанія картъ, маленькіе отряды сбившись съ дороги, опаздывали туда, куда ихъ посылали, или даже натыкались на главныя силы противника. Множество разъ, справившись по невѣрнымъ картамъ, русскіе генералы и полковники ошибались въ опре-

дѣленіи вершинъ различныхъ горъ и признавали недоступными такія, откуда внезапно появлялась японская пѣхота, а еще чаще даже горная артиллерія.

V. Когда нужно будетъ отвоевывать проходы.

Но, безъ всякаго сомнѣнія, самымъ тяжкимъ послѣдствіемъ слишкомъ поверхностнаго знанія страны, обнаруженнаго главнокомандующимъ и его начальниками отрядовъ, является слишкомъ легкій захватъ японцами всѣхъ проходовъ, открывающихся къ востоку отъ Ляояна и безусловно командующихъ надъ всѣми подступами къ этой стратегически сильной мѣстности. Мы собственными глазами видѣли русскія аттаки!— Когда всѣ Сибирскіе полки разбились о дефиле Ту-Муинъ-Лингъ, а между тѣмъ мы постоянно слышали, что японцы оставили тамъ только ничтожныя силы; они знали, что тамъ они выйдутъ побѣдителями, пуская въ ходъ даже не всю, а только часть своей артиллеріи.

И за тѣ часы, что я провелъ подъ Ту-Муинъ-Лингомъ, я часто припоминалъ обращенныя ко мнѣ въ концѣ іюля пророческія слова одного изъ иностранныхъ принцевъ, служащихъ въ русской арміи.

„Мы очищаемъ теперь, не завязывая сраженія дальше аріергарда, такіе проходы, которые, на мой взглядъ, образуютъ настоящую систему защиты всей Манчжуріи. Эти проходы, если бы были разумно использованы нами, то могли бы задержать японцевъ на цѣлые мѣсяцы и укрыть себя ихъ трупами. А въ тотъ день, когда русская армія перейдетъ въ наступленіе и когда мы натолкнемся только на одно изъ этихъ дефиле, то можетъ быть, намъ безуспѣшно придется пожертвовать здѣсь цѣлыми полками. Эта линія проходовъ, оставляемыхъ нами теперь такъ благодушно, она намъ обойдется, когда мы захотимъ ее отвоевать назадъ, въ полтораста тысячъ человѣкъ“.

Да, вѣрно. Но вѣдь, чтобы защищать эти проходы, нужно было заботливо изучить всѣ горы, которыя ихъ окружаютъ. Надо было изслѣдовать какіе склоны доступны, какіе—нѣтъ, какіе гребни могли быть вооружены артиллеріей и какіе — нѣтъ; какія вершины дѣйствительно господствуютъ надъ дру-

гими и командуютъ всѣмъ горнымъ массивомъ? Японцы это знали, а русскіе—нѣтъ. И потомъ согласимся же, чего могла достичь здѣсь русская армія, лишенная горной артиллеріи, дѣйствуя противъ японской арміи, снабженной цѣлыми сотнями этихъ маленькихъ пушекъ, такихъ легкихъ, сподручныхъ, легко поднимаемыхъ на возвышенности, кажущіяся недосягаемыми только людямъ, недавно пришедшимъ съ своихъ равнинъ. Безъ горной артиллеріи! Русскіе не знали, что для войны въ Манджуріи имъ было необходимо имѣть горныя пушки? Они не знали, что ихъ предполагаемый противникъ выставитъ противъ нихъ цѣлую линію баттарей горной артиллеріи? Воевать въ горахъ, да еще вести наступательную войну—немыслимая вещь для войска, лишеннаго картъ. Русскіе, оказывается, этого не знали?

И вотъ, русскіе не только не были снабжены хорошими картами, но—это уже вещь безпримѣрная, они даже на девятый мѣсяцъ со дня перваго нападенія на Портъ-Артуръ, въ октябрѣ не получили еще этихъ картъ въ достаточномъ количествѣ. Мнѣ припоминаются нѣкоторые офицера главнаго штаба, обиженные въ душѣ патріоты, но въ то время еще крѣпившіеся; много разъ приходилось ихъ видѣть въ ожиданіи, когда кто нибудь изъ товарищей соблаговолитъ одолжить имъ одинъ изъ этихъ документовъ. Я бы могъ сказать больше. Но я преднамѣренно умалчиваю...

Приходится постоянно возвращаться къ начальной истинѣ, которая доминируетъ въ настоящихъ обстоятельствахъ надъ всѣми другими. Всѣ огорченія, несвязность и смятенія первой кампаніи являются результатомъ неожиданности нападенія 8-го февраля.

Она, эта война, война ненормальная, это—несчастный случай, скажемъ прямо,—катастрофа. Русскіе начали ее, ничего заранѣе не предвидя, безъ всей обычной предварительной работы стратегіи и тактики.

Относительно страны русскіе ровно ничего не знали, даже ея самыхъ характерныхъ особенностей. Припоминается мнѣ какъ въ маѣ мѣсяцѣ, когда гаолянъ еще не поднялся выше колѣнъ пѣшаго человѣка, одинъ изъ старшихъ офицеровъ разспрашивалъ, что это за растеніе и на что оно годно. Онъ

и не подозрѣвалъ, что два мѣсяца спустя страна на громадномъ пространствѣ покроется настоящей дженглей, которая совершенно измѣнитъ условія военныхъ дѣйствій, сдѣлаетъ почти невозможной развѣдочную службу и чрезвычайно облегчитъ нападеніе. Японцы, тѣ несомнѣнно были предупреждены относительно того, что такое гаолянъ...

IV. Сенегамбія и Гренландія.

Лѣтомъ, нездоровымъ и смертоносным, глядя на бѣдный маскарадъ офицеровъ и солдатъ, я часто задавался мыслью, „если бы только всѣ эти молодцы, отправляясь въ Манджурію, имѣли хоть маленькое представленіе о томъ, что за климатъ въ этой странѣ, куда они пришли воевать?“ Но и по этой части я долженъ былъ придти къ заключенію, что они тоже не знали. Трудно придумать что нибудь болѣе нескладное, несвязное, вообще болѣе невоенное, чѣмъ тѣ лѣтнія одежды, какія завело себѣ изъ китайскихъ матерій большинство офицеровъ. Они явились въ Манджурію со своими зимними мундирами и я не думаю, чтобы администрація предупредила ихъ на счетъ здѣшняго климата. Приходилось видѣть, какъ торговцы и разносчики, прибывъ на станціи Мукдена и Ляояна, втридорога продавали куртки изъ хаки; офицера брали ихъ на расхватъ, буквально ссорились изъ за нихъ. Повидимому, ранѣе никому въ голову не приходило, что въ іюльскія и августовскія жары офицерамъ потребуются эти легкіе костюмы. Очевидно—нѣтъ. Точно такъ же, какъ не подумали обуть посылаемыхъ на войну въ горы солдатъ въ подбитые гвоздями сапоги, чтобы облегчить имъ подъемъ на высоты. Каждый разъ, когда мнѣ приходилось видѣть убитыхъ или раненыхъ японцевъ, мнѣ бросалось въ глаза, что они всѣ носили полусапожки, подбитые крѣпкими гвоздями, какъ дѣлается настоящая альпійская обувь. А я всякій разъ, когда обувшись въ свои, русской работы, сапоги съ ихъ тонкими и гладкими подошвами, предпринималъ даже самую ничтожную экскурсію въ горы, то все время оскальзался и портилъ себѣ ноги. Но мнѣ это не было въ диковину, такъ какъ горы я видѣлъ во Франціи и зналъ, что въ горы нельзя отправляться въ обуви съ неустойчивыми и лишенными шиповъ подошвами. Японцы это тоже знали.

Сколько разъ охватывало меня глубокое чувство жалости, когда я видѣлъ съ какимъ терпѣніемъ несчастные русскіе солдаты въ періодъ лѣтнихъ дождей мокли подъ ливнями, которые сразу пробивали ихъ бѣдныя отрепья. Да, разумѣется, въ Россіи знали, что въ Манчжуріи бываетъ періодъ дождей и принимали противъ этого мѣры, въ армію были отправлены непромокаемыя одежды, но къ несчастью, слишкомъ поздно и въ слишкомъ незначительномъ количествѣ. Въ результатѣ большая часть солдатъ была вымыта и перемыта всѣми лѣтними и осенними дождями. Истомленный длиннымъ переходомъ и удушающей жарой, весь потный, съ желудкомъ, набитымъ сырыми огурцами, безпрепятственно собираемыми на поляхъ, такой солдатъ неизбѣжно становился жертвою дизентеріи. Вотъ почему и оказалось ихъ около тридцати тысячъ больными въ госпиталяхъ Ляояна, Мукдена и Харбина. Къ счастью, смертность среди нихъ развивалась сравнительно слабо, но зато множество ихъ надолго остались анемичными и обезсиленными. Кончилось конечно тѣмъ, что солдатамъ запретили пользоваться огурцами, но это было сдѣлано слишкомъ поздно. Однако, должны же бы съ самаго начала войны знать, что европейскіе солдаты, даже принадлежащіе къ самой выносливой расѣ, не смогутъ безъ тяжкихъ послѣдствій перенести манджурское лѣто, если не будутъ приняты хоть какія нибудь предосторожности.

Сколько разъ мнѣ приходилось подумать, что если бы войска французскія или англійскія были отправлены на колоніальную войну при подобныхъ столь неудовлетворительныхъ условіяхъ, — какая бы въ Парижѣ или Лондонѣ вспыхнула бурная полемика; министры слетѣли бы съ своихъ мѣстъ, а генералы попали бы подъ судъ...

Мнѣ очень пріятно засвидѣтельствовать, что русскую армію не допустили быть внезапно захваченной холодами, какъ она была застигнута лѣтнимъ зноемъ. Этотъ удивительный край, въ которомъ мы безъ единой радости пробыли съ февраля мѣсяца, лѣтомъ подверженъ жарамъ, какія впору южному Алжиру и Марокко, а зимой его климатъ точь въ точь какъ въ Гренландіи. Тяжко проученная тропическимъ лѣтнимъ зноемъ русская армія начала свои зимнія приготовле-

нія съ сентября мѣсяца. Единовременно съ тѣмъ, какъ прибывали тысячи мѣховыхъ тулуповъ, были пущены въ дѣло и китайскіе матеріалы; у китайцевъ запаслись платьемъ, прямо сказать, противнымъ, но—теплымъ и къ первому ноября всѣ войска уже получили добавочное платье, безусловно необходимое тѣмъ, кто долженъ былъ здѣсь жить на открытомъ воздухѣ.

Русскіе знаютъ холода. Они привыкли съ ними бороться. И въ ихъ зимнихъ приготовленіяхъ не случилось никакихъ замѣшательствъ.

Въ этомъ отношеніи русскіе оказались немного знающими.

VII. Въ Китаѣ говорятъ по китайски.

Но за то сколькаго не знали они въ другихъ отношеніяхъ. О народѣ, среди котораго имъ приходилось жить, они ничего не знали: ни его нравовъ, ни характера, ни учрежденій, ни языка. И на каждомъ шагу они грубо ошибались въ своихъ сужденіяхъ, о чемъ я уже говорилъ. Они навлекли на себя ненависть населенія, подвергая его иногда за мнимые проступки наказаніямъ, нерѣдко равносильнымъ несправедливымъ жестокостямъ. Въ то же время японцы вели себя совершенно свободно въ этой странѣ, разговорный языкъ которой многіе изъ нихъ знали и большинство которыхъ умѣли читать и понимать надписи; а русскіе должны были пользоваться указаніями переводчиковъ, не всегда одинаково надежныхъ и стоющихъ довѣрія. Трудно сказать, незнаніе языка страны сколько причинило русскимъ ущерба! Переводчики, какъ бы плохи они не попадались, конечно все-таки были полезнѣе, чѣмъ если бы ихъ не было; но развѣ можно дать переводчика каждой сотнѣ, каждой ротѣ, каждому курьеру? Сколько разъ, когда я слѣдовалъ за арміей, у меня справлялись офицеры и отставные солдаты. Сбитые съ толку, запутавшіеся въ дорогахъ, по которымъ имъ надо было нагонять свой корпусъ, обманувшись по картѣ, они закидывали прохожихъ именами деревень, рѣкъ или нумерами дивизій. Иногда, благодаря моему толмачу, мнѣ удавалось имъ помогать. Но чаще я самъ зналъ меньше ихъ (потому что иностранные журналисты никогда не могли завладѣть ни однимъ экземпляромъ карты

главнаго штаба) и долженъ былъ отвѣчать имъ традиціоннымъ:

—Не могу знать.

Когда я покинулъ корпусъ Штакельберга, чтобы какъ можно скорѣе вернуться къ центру арміи, то больше двадцати разъ натыкался на заблудившихся военныхъ, явно отчаявшихся найти тотъ пунктъ, куда они получили приказаніе явиться. Постоянно я встрѣчалъ цѣлыя группы солдатъ, блуждавшихъ по полямъ, въ совершенномъ невѣдѣніи дороги, по которой имъ слѣдовало настигнуть свой полкъ. Нѣкоторые изъ нихъ дѣлали по истинѣ геройскія усилія, чтобы оріентироваться и задавали туземцамъ на безтолковомъ русско-китайскомъ жаргонѣ всевозможные вопросы, на которые тѣ только качали головами, произнося свое вѣчное: „пу тунди". Были и такіе, которые скрывались въ гаолянѣ и такимъ полудезертирствомъ спасались отъ опасностей битвъ.

Летучій отрядъ изъ отборныхъ, владѣющихъ китайскимъ языкомъ солдатъ, оперирующій въ тылу арміи, могъ бы оказать ей огромныя услуги, но такого отряда толмачей не было; а всѣ его жаждали.

VIII. Служить русскимъ, да, но...

Это огромное несчастіе, что во всемъ, что касается разстояній, мѣстонахожденій, направленій рѣкъ, строенія почвы или передвиженія Японцевъ,—русскій главный штабъ часто долженъ былъ сообразоваться съ указаніями китайскихъ проводниковъ, переводчиковъ, туземныхъ шпіоновъ, которыхъ онъ иногда нанималъ. И штабъ этими индивидуумами вводился въ заблужденіе; иногда они сами ошибались и говорили о томъ, чего не знали, но иногда они мистифицировали штабъ, предлагая ему свои услуги, а въ дѣйствительности будучи на службѣ у Японцевъ. На туземныхъ наемниковъ нельзя было положиться въ самой ничтожной степени, потому что они всецѣло находятся подъ гнетомъ китайскихъ властей, а сообщничество этихъ послѣднихъ съ Японцами всѣмъ извѣстно. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что мукденскій цзянь-цзюнь (губернаторъ) поддерживаетъ съ Японцами ежедневныя сношенія. Еще меньше сомнѣнія может быть въ

томъ, что всѣ Китайцы, считающіеся на русской службѣ, подверглись бы ужаснѣйшимъ преслѣдованіямъ, если-бы начали слишкомъ ревностно исполнять свои обязанности. Служить русскимъ, да, но, измѣняя имъ; этотъ тайный, властный приказъ, подсказанный Японцами, вышелъ изъ Пекина и поддерживается мандаринами въ Мукденѣ. Вотъ почему столько разъ Русскіе были обмануты и преданы своими лучшими агентами. Измѣняя, эти послѣдніе спасаютъ свою голову и сверхъ того получаютъ добавочный заработокъ.

Въ Ляоянѣ, послѣ ухода Русскихъ, ужасные примѣры безжалостныхъ наказаній уже показали туземцамъ всю рискованность пренебреженія коварными совѣтами мандариновъ-приверженцевъ японо-китайскаго соглашенія.

Такимъ образомъ, у Русскихъ было только одно средство собирать необходимыя свѣдѣнія, но и то плохое. И съ тѣхъ поръ они идутъ впотьмахъ. И, избѣжавъ одной ловушки, попадаютъ въ другую. Но что-же дѣлать?

Когда вы услышите, что Русскіе подверглись новому пораженію, что они попались въ новую западню, вы, несомнѣнно, теперь не такъ будете этимъ поражены и скажете, что, можетъ быть это несчастіе съ ними приключилось только потому, что они не знали.

IX. Сила тайны.

Да, великая слабость Русскихъ заключается въ томъ, что они никогда не могутъ ничего узнать, касающагося Японцевъ. Огромная-же сила Японцевъ это – возможность всегда быть также хорошо освѣдомленными относительно Русскихъ, какъ сами Русскіе. Японцы съумѣли систематически удержать за собой эти два преимущества и этого одного достаточно для объясненія ихъ успѣха. Съ одной стороны, они съумѣли почти постоянно держать Русскихъ въ абсолютномъ невѣдѣніи своихъ операцій и мѣшать имъ предугадывать свои планы. Они съумѣли маскировать свою численность, свои передвиженія и свои средства. А съ другой стороны, они, благодаря своей стачкѣ съ Китайцами, съумѣли обезпечить себѣ доставку точныхъ свѣдѣній.

Надо съ этимъ согласиться, что, если Японцы иногда дово-

дили свою осторожность до крайности; если они обидно задерживали, чаще безполезно, военныхъ атташе и иностранныхъ журналистовъ, то, по меньшей мѣрѣ, именно этой осторожности, доведенной до мельчайшихъ деталей, они обязаны достиженіемъ намѣченной цѣли. Имъ удалось провести свои операціи въ самомъ строгомъ секретѣ. Они достигли возможности помѣшать своему противнику получить относительно ихъ малѣйшее, заслуживающее довѣрія, свѣдѣніе.

И я, которому приходилось указывать, насколько велико было въ теченіе всей первой кампаніи замѣшательство Русскихъ, и до какой степени они были неосвѣдомлены и парализованы вѣчнымъ отсутствіемъ свѣдѣній объ ихъ противникѣ, — я долженъ признать, что Японцы, безпрерывно прилагая усилія еще болѣе сгустить покровъ тайны надъ своими передвиженіями, тѣмъ самымъ чрезвычайно увеличили силу и дѣйствительность своей арміи.

Японцы съ перваго-же раза обнаружили огромное пониманіе потребностей современной войны; ихъ генералы съ самаго начала операцій систематически принимали самыя рѣшительныя мѣры къ тому, чтобы помѣшать Русскимъ предугадать, когда и съ какими силами ихъ будутъ аттаковать. И имъ, въ большинствѣ случаевъ, удавалось совершенно отвлекать вниманіе русскихъ генераловъ отъ тѣхъ пунктовъ, которые заслуживали наибольшаго интереса и освѣщенія.

Скажемъ прямо. Секретъ военныхъ дѣйствій имѣетъ столь рѣшительное значеніе, а этотъ секретъ, въ европейской войнѣ, можно будетъ такъ легко разоблачать (благодаря близости сосѣднихъ нейтральныхъ государствъ и быстротѣ средствъ сообщенія), что, если когда нибудь Франція вынуждена будетъ на большое столкновеніе, то я изо всѣхъ моихъ силъ буду желать (пусть въ видѣ исключенія будетъ выслушанъ голосъ скромнаго журналиста), чтобы французскій главный штабъ примѣнилъ со всей строгостью самыя радикальныя мѣры противъ обнаруженія передвиженій и расположенія нашихъ различныхъ войскъ.

Въ войнѣ отчаянной, въ которую можетъ быть вовлечена наша страна, въ такой войнѣ, гдѣ мы будемъ рисковать утратить не какую-нибудь желѣзную дорогу или ко-

лонію, но нашу самобытность, не должно допускать даже вопроса о томъ, чтобы въ нашу армію можно было командировать военныхъ атташе, иностранныхъ журналистовъ или даже французскаго корреспондента. Печати должно быть разрѣшено опубликованіе только матеріала офиціальнаго, прошедшаго цензуру главнокомандующаго. Всякія подозрительныя личности, бродящія около нашихъ войскъ, должны подвергаться задержанію и въ 24 часа самому строгому примѣненію военнаго суда. Интересы страны этого заслуживаютъ.

Какими-же средствами Японцы добивались возможности скрывать отъ Русскихъ свои передвиженія и лишать ихъ достовѣрныхъ свѣдѣній о своемъ числѣ въ извѣстный часъ и въ извѣстномъ мѣстѣ? Достигали они этого, несомнѣнно, своими поблажками Китайцамъ. Явныя симпатіи къ нимъ населенія Манчжуріи въ высшей степени способствовали тому, что извѣстія о нихъ не достигали русскаго главнаго штаба. Но самой главной причиной недостатка освѣдомленности, отчего такъ много терпѣлъ русскій штабъ, является —если можно такъ выразиться—обнаружившееся банкротство казаковъ, если не всей кавалеріи.

X. *Банкротство Казаковъ.*

Въ европейскихъ арміяхъ до сихъ поръ держатся ложныя понятія о томъ значеніи, котораго можно ожидать на войнѣ отъ кавалеріи, считая, что кавалерія явится на нее вооруженной холоднымъ оружіемъ, тѣмъ самымъ, которое непріятеля не убиваетъ, а губитъ того, кто его носитъ.

Въ концѣ ноябрѣ одинъ иностранный военный лейтенантъ Бюртенъ, (бывшій французскій кавалерійскій офицеръ, убитый 1-го января въ схваткѣ съ Японцами въ Дашичао) пріѣхалъ въ армію съ тѣмъ, чтобы поступить волонтеромъ (съ сохраненіемъ своего чина) въ одинъ изъ казачьихъ полковъ. Генералъ Мищенко встрѣтилъ его нѣсколькими доброжелательными словами, на которыя молодой только что прибывшій изъ Европы энтузіастъ, отвѣтилъ такъ:

— Да, генералъ, я пріѣхалъ сюда потому, что захотѣлось послушать свиста пуль, захотѣлось хорошенько ударить саблей, а, если придется, то и получить самому такой ударъ.

— Это превосходно,—отвѣчалъ, улыбаясь, знаменитый кавалерійскій генералъ,—превосходно. И я обѣщаю вамъ, что вы можете даже очень скоро услышать свистъ пуль. Это, да. А вотъ, что касается добраго удара саблей, то я боюсь, что вы ошиблись. Не могу обѣщать вамъ случая ни ударить, ни получить удара, потому, знаете, сабля, — въ наше время,—предметъ не изъ употребительныхъ.

Въ этомъ-же самомъ году въ Парижѣ одной военной книготорговлей издана брошюра, касающаяся японской арміи; она содержитъ утвержденія, которыя дѣйствительность на нашихъ глазахъ опровергла самымъ рѣшительнымъ образомъ.

Авторъ этой брошюры увѣрялъ, что во время текущей войны между русскими и японцами эти послѣдніе, обладая незначительной и посредственной кавалеріей, будутъ лишены возможности получить даже ничтожнѣйшее свѣдѣніе о своемъ противникѣ. И даже больше того, имъ совсѣмъ невозможно будетъ проникнуть за „занавѣсъ“ изъ русской кавалеріи, позади которой русская армія сможетъ въ абсолютной тайнѣ производить свои эволюціи.

Въ дѣйствительности случилось какъ разъ наоборотъ.

Японцы всегда были отлично освѣдомлены посредствомъ шпіоновъ и потому предпринимали самое ограниченное число развѣдокъ. Что-же касается ихъ кавалеріи, то, по признанію самихъ русскихъ офицеровъ, она оказалась куда лучше, чѣмъ о ней думали. Но, когда ея эскадроны натыкались на болѣе значительныя силы противника, то всегда уловчались, благодаря быстроходности своихъ австралійскихъ коней, уходить отъ разгрома.

Впрочемъ, уже съ самаго начала войны стало замѣтно, что японская кавалерія признаетъ несомнѣнное превосходство надъ собой кавалеріи русской и рѣдко отходитъ далѣе на 3.000 метровъ отъ своей пѣхоты, которая всегда приходитъ къ ней на помощь своимъ огнемъ.

Что касается русской кавалеріи, то она-то именно и натыкается очень часто на непроницаемый „занавѣсъ“, но—„занавѣсъ“ пѣхоты, которая обычно располагается въ долинахъ, куда кавалеріи становится невозможнымъ проникнуть для своихъ развѣдокъ.

Внѣ всякаго сомнѣнія, что русская кавалерія и, главнымъ образомъ, та, что находится подъ начальствомъ Мищенко и Самсонова, не разъ исполняла блестящія военныя порученія. Она умѣла и собрать кое-какія полезныя данныя.

Но, вообще, опытъ показалъ, что кавалерійская тактика, какъ она понимается европейскими главными штабами, не соотвѣтствуетъ болѣе потребностямъ современной войны и должна подвергнуться значительнымъ реформамъ.

Несомнѣнно, однако, что двѣ рѣзкія особенности, исключительно свойственныя маньчжурской кампаніи, лишили поучительность этой кампаніи ея полнаго значенія.

Первая изъ этихъ особенностей та, что война вплоть до взятія Ляояна происходила почти все время въ мѣстности, очень пересѣченной, часто даже въ обрывистыхъ горахъ, гдѣ долины съуживались до размѣровъ настоящихъ горловинъ. Десятокъ ловкихъ пѣхотинцевъ, съумѣвшихъ здѣсь забраться на кручи склоновъ, всегда могъ задержать цѣлую сотню кавалеристовъ.

Въ горахъ кавалеристу еще чаще, чѣмъ на равнинѣ, рано или поздно приходится спѣшиваться и драться въ пѣшемъ строю.

Вторая-же особенность кампаніи та, что казаки, хотя и потвердили свою старую репутацію относительно ихъ наѣзднической выносливости (о чемъ никто и не споритъ), но за то глубоко разочаровали спеціалистовъ своими военными дѣйствіями, и даже—русскихъ офицеровъ.

Мнѣ разсказывали, что за двѣ или за три недѣли до начала войны одинъ извѣстный японскій генералъ высказалъ подлинно такое мнѣніе:

— Да, знаю, насъ хотятъ напугать казаками. Но вспомните, что передъ нашей войной съ Китаемъ насъ также хотѣли напугать монгольской кавалеріей, которая, — предвѣщали намъ,—ураганомъ смететъ нашу маленькую армію. Мы скоро увидимъ, что особенно большой разницы между монгольской конницей и казаками нѣтъ. И любое одно изъ этихъ двухъ пугалъ не страшнѣе другаго.

Разумѣется, это мнѣніе японскаго генерала очень преу-

величено и, можетъ-быть, въ его словахъ слѣдуетъ скорѣе видѣть бутаду, чѣмъ сужденіе специалиста.

Но теперь (это уже мнѣніе самихъ русскихъ офицеровъ) опытъ убѣдительнѣйше показалъ, какъ и почему современная война не допускаетъ старой тактики, по которой казаки призывались, ополчались и шли первыми навстрѣчу непріятелю. Казаки — превосходные кавалеристы, люди смѣлые, необычайно выносливые, но они скорѣе милиціонеры, чѣмъ солдаты.

Теперь, понемногу, на практикѣ подъ непріятельскимъ огнемъ ихъ военная подготовка закончена, но въ началѣ войны она была самая жалкая; можно сказать, что ея почти небыло, или-же она была самаго стараго типа.

Эти темные люди относились къ войнѣ безъ всякаго энтузіазма, потому что имъ осталась неясной ни ея цѣль, ни польза и у нихъ не было ни малѣйшаго понятія о томъ, почему имъ надо стараться; и вначалѣ они еле поворачивались и пользы приносили очень мало.

Конечно, если бы имъ почаще приходилось, какъ это было въ стычкѣ при Вафангоу (за нѣсколько дней до большого сраженія того же имени), налетать и разносить своими пиками японскіе эскадроны, то у нихъ бы тогда же пробудилась любовь къ этому спорту и они бы смогли, какъ въ доброе старое время, показать свою наѣздническую удаль и свою физическую силу.

Но—японская шрапнель и огонь пѣхоты имъ пришлись не по вкусу и скоро стало ясно, что эта иррегулярная кавалерія мало способна къ усвоенію пріемовъ новой тактики.

Много разъ, въ первые мѣсяцы 1904 года, я слышалъ, какъ новые прибывающіе изъ Европы офицера жаловались на недостатокъ дисциплины и предпріимчивости, на отсутствіе развитія и энергіи, замѣченные ими у ихъ казаковъ. Много разъ приходилось слышать разсказы—настоящіе анекдоты,—какъ эти отряды кавалеріи, посланные на развѣдки, преспокойно останавливались въ деревушкѣ и занимались своимъ любимымъ чаепитіемъ, не замѣчая того, что мѣстность занята японцами...

Недостатокъ военнаго жара въ нѣкоторыхъ казачьихъ пол-

кахъ достигъ однажды у кавказцевъ съ Кубани степени открытаго ослушанія. Вообразивъ, что ихъ призвали только для отбыванія шестимѣсячной службы, эти первобытныя созданія однажды вдругъ отказались продолжать служить дальше и въ первыхъ числахъ октября начали распродавать своихъ лошадей.

Пришлось судить ихъ военнымъ судомъ и вожаковъ, десять человѣкъ этого полка, приговорить къ смерти, чтобы заставить остальныхъ, если не воодушевиться военной отвагой, то хоть повиноваться.

Я видѣлъ этотъ десятокъ осужденныхъ пѣшими, безъ оружія и подъ конвоемъ пѣхоты, которая кажется вела ихъ къ мѣсту экзекуціи.

Разстрѣляли-ли ихъ? Не знаю...

Разумѣется, духовное настроеніе этихъ бунтовщиковъ нельзя считать общимъ всѣмъ казакамъ арміи. Наоборотъ, много прославленныхъ примѣровъ говоритъ о противномъ. Но вообще, можно сказать, что казачья конница совсѣмъ не оказала тѣхъ услугъ, какія можетъ оказать регулярная строевая европейская кавалерія, маневрирующая и сражающаяся съ такимъ совершенствомъ, какое проявилъ, напримѣръ, великолѣпный полкъ приморскихъ драгунъ.

Да, видно прошло то время, когда можно было импровизовать эскадроны; время иррегулярной кавалеріи, время пресловутыхъ наѣздовъ, отчаянныхъ аттакъ, время отчаянныхъ рубакъ и развѣдчиковъ.

Въ будущемъ кавалерія, какъ всякая другая часть войска, и даже больше чѣмъ всякая другая, должна быть организмомъ регулярнымъ и спеціальнаго назначенія, превосходно обученнымъ и дѣйствующимъ по послѣднимъ правиламъ военнаго искусства.

Вполнѣ возможно, что кавалерія, лучше обученная и подготовленная къ войнѣ, чѣмъ казаки, дѣйствовала-бы и теперь съ большей производительностью, тѣмъ не менѣе настоящая война вполнѣ обнаружила, что теперь кавалеріи стало трудно противостоять огню дисциплинированной пѣхоты.

Даже находясь въ условіяхъ, допускавшихъ ей развер-

нуться на ровномъ пространствѣ, и то русская кавалерія оказывалась въ извѣстной степени парализованной и неспособной дѣйствовать.

Въ первые два дня битвы при Ляоянѣ огромная масса русской кавалеріи занимала равнину, простирающуюся къ западу отъ города. Что же она смогла сдѣлать? На что она по крайней мѣрѣ, только попыталась? Съиграла ли она свою рѣшительную или какую нибудь значительную роль въ эти критическіе часы? Исторія этой битвы уже опредѣлилась и она на это даетъ отрицательный отвѣтъ. Во время Ляоянской битвы русская кавалерія ничего не могла предпринять противъ линіи японской пѣхоты. Но мы не видимъ далѣе, чтобы она сыграла болѣе счастливую роль и въ большомъ октябрьскомъ сраженіи, когда русское наступленіе разбилось о контръ-аттаку японцевъ. При Ляоянѣ, какъ и на берегахъ Шахэ, побѣда подготовлена была артиллеріей, а докончена пѣхотой.

Въ этотъ самый моментъ, когда я пишу эти строки, здѣсь говорятъ о большомъ наѣздѣ, предпринимаемомъ русской кавалеріей противъ японской коммуникаціонной линіи. Проектъ этотъ едва возникнувъ, уже подвергся многочисленной критикѣ. Меня увѣряютъ, что одинъ изъ самыхъ извѣстныхъ русскихъ кавалерійскихъ генераловъ даже отказался командовать этой экспедиціей, которую онъ считаетъ чистѣйшимъ безуміемъ. Насколько мнѣ дано судить и я недалекъ отъ этого мнѣнія, потому что для дѣйствительности нападенія на коммуникаціонную линію японцевъ, русскимъ сотнямъ придется снова дѣйствовать въ горахъ, а здѣсь какъ это многократно показалъ опытъ, японцы „у себя дома“.

Изъ всѣхъ же предшествующихъ дѣйствій приходится заключать, что задача раціональнаго использованія кавалеріи еще не разрѣшена и эта задача непремѣнно возбудитъ живѣйшую полемику въ европейскомъ военномъ мірѣ.

Во всякомъ случаѣ, четыре пункта для этого можно считать намѣченными:

1. Впредь сабля и пика почти выйдутъ совсѣмъ изъ употребленія.

2. Всѣ кавалеристы должны быть снабжены ружьемъ и,

не больше какъ только винтовкой или револьверомъ, какъ это практикуется въ значительномъ числѣ европейской кавалеріи. Слѣдуетъ ихъ вооружить ружьемъ потому, что чаще всего, можно сказать почти всегда, кавалеристы, приблизившись къ непріятелю на коняхъ, сражаться могутъ не иначе, какъ спѣшившись и ставъ пѣхотинцами.

3. Недостаточно, чтобы кавалеристы были снабжены ружьемъ (вся русская кавалерія ружье носитъ съ турецкой войны, но такъ и кажется, что до своего прихода они ни разу не выстрѣлили изъ него), нужно, чтобы они умѣли имъ пользоваться также искусно, какъ лучшіе стрѣлки.

4. Кавалеристы не должны быть только солдатами верхомъ. Въ кавалерію должны быть исключительно отобраны люди смѣтливые, очень умные, очень осторожные, съ превосходнымъ зрѣніемъ. Имъ должны даваться порученія совершенно тождественныя съ задачами авангардовъ. И новобранцы, на видъ неспособные къ этому спеціальному дѣлу, дожны быть безъ исключенія сдаваемы въ пѣхоту, гдѣ всякій простой рядовой, затерянный въ огромной ихъ массѣ, имѣетъ менѣе случаевъ проявлять свою инниціативу и разсудительность.

Согласимся же, какъ это уже и сдѣлали наученные въ Манчжуріи горькимъ опытомъ русскіе, что сабля, пика и шпага въ будущемъ скорѣе должны считаться за символическія украшенія, чѣмъ за дѣйствительное оружіе. Очередь теперь за ружьемъ.

XI. Недоумѣніе! Недоумѣніе!

Въ первой части этой статьи мы видѣли восточную армію барона Штакельберга, занятой въ неизслѣдованномъ лабиринтѣ горъ, вздымающихся къ сѣверу отъ рѣки Тачехо.

Остановленная непроницаемымъ дефиле Ту-Мунъ-Линга, какъ желѣзными воротами и будучи не въ состояніи быстро овладѣть этимъ проходомъ, чтобы въ нужный моментъ обрушиться на японскій флангъ, эта армія кончила тѣмъ, что отступила къ центру русскихъ силъ, съ трудомъ оборонявшемуся тогда и подкрѣпила его.

По правдѣ говоря, если бы понадобилось пересчитать всѣ

случаи, когда русскій главный штабъ не имѣлъ свѣдѣній о мѣстности или о непріятелѣ, то это было бы все равно, что предпринять трудъ написать полную исторію войны.

Если вы перечитаете описанія первыхъ столкновеній, то увидите, что внѣ всякаго сомнѣнія, пораженія русскихъ почти во всѣхъ случаяхъ, явились результатомъ неизвѣстности, въ которой они пребывали или относительно числа сосредоточенныхъ противъ нихъ японцевъ, или относительно доступности или недоступности какой нибудь вершины или прохода, или относительно пригодности какого нибудь брода или морского рукава.

Предположенія русскихъ насчетъ общей численности японцевъ все время измѣнялись съ самаго перехода Ялу и до большого сраженія подъ Мукденомъ. Въ первой половинѣ войны, т. е. до конца іюня мѣсяца, русскіе, кажется, думали, что дѣйствительный итогъ японскихъ войскъ не можетъ превышать 170.000 человѣкъ.

Но на чемъ въ дѣйствительности основаны были эти ихъ предположенія?

Въ одной изъ своихъ записныхъ книжекъ я нашелъ слѣдующую замѣтку, помѣченную 12 іюля: „Полнѣйшее невѣдѣніе какъ силъ непріятеля, такъ и его передвиженій. Въ одинъ и тотъ же день слышалъ, какъ одинъ генералъ говорилъ, что японцевъ въ Манджуріи не больше 150.000 человѣкъ, а другой генералъ замѣтилъ, что непріятель располагаетъ двадцатью шестью дивизіями по 15.000 человѣкъ каждая, т. е. 390.000 человѣкъ. А въ дѣйствительности, никто ничего не знаетъ. За бутылкой вина полковникъ X (здѣсь имя офицера очень вліятельнаго по причинѣ своей храбрости и значительныхъ петербургскихъ связей) меланхолично мнѣ сказалъ: „Бѣдный нашъ Куропаткинъ, онъ въ большомъ затрудненіи. Онъ не знаетъ что дѣлать. Работаетъ попусту. Ему не достаетъ свѣдѣній“.

И эта замѣтка въ точности совпадаетъ съ другими отъ той же эпохи и съ моими воспоминаніями, относящимися къ серединѣ года. Офицера не пытались скрывать даже отъ иностранныхъ корреспондентовъ (впрочемъ это было слишкомъ замѣтно) ту истину, что они ничего не знаютъ о противникѣ.

— Мы можемъ приблизительно опредѣлить, сколько людей на японскихъ аванпостахъ, но не больше. А что происходитъ за аванпостами—тайна!

Вотъ что можно было слышать на каждомъ шагу отъ офицеровъ въ мрачномъ тонѣ. Въ такомъ состояніи духа они были и тогда, когда нагрянула аттака Ляояна. Врагъ былъ для нихъ таинственнымъ, невидимымъ, всѣ силы котораго еще не обнаружились и который, можетъ быть, обладалъ еще нетронутыми рессурсами.

Въ началѣ сентября, въ теченіе нѣсколькихъ дней, слѣдовавшихъ за Ляоянской битвой, всей арміей овладѣлъ глубокій упадокъ духа. Родъ паники охватилъ даже самые сильные характеры. Ждали въ самомъ близкомъ времени очищенія и Мукдена. Каждый, казалось, проникся идеей, что врагъ —рѣшительно неодолимъ.

Узнавали, что японскія подкрѣпленія безъ перерыва высаживались въ Инкоу—Нью-Чуангѣ. Никто не зналъ размѣровъ этихъ подкрѣпленій.

Но въ кругу русскихъ офицеровъ допускали, что японскій главный штабъ долженъ располагать отъ 400.000 до 450.000 человѣкъ. Считалось, что японскіе резервы неистощимы, и что они будутъ безъ конца идти на смѣну первыхъ бойцовъ.

Но вскорѣ русскіе воспрянули духомъ. Послѣ Ляоянской битвы японцы не воспользовались своей побѣдой и не пошли на Мукденъ, куда они могли войти безъ ружейнаго выстрѣла и этимъ они показали своему противнику, какъ они сами были ослаблены этой огромной битвой.

Въ это же самое время къ русскимъ, кажется, пришли и свѣдѣнія относительно дѣйствительныхъ силъ японцевъ и эти свѣдѣнія были приняты ими на вѣру, какъ евангельскія истины.

И въ кругу иностранныхъ атташе и иностранныхъ корреспондентовъ тогда съ удивленіемъ узнали, что главный штабъ наконецъ съ точностью опредѣлилъ составъ дѣйствующихъ армій Куроки, Оку и Нодзу. Оказалось, эти три генерала никогда не располагали болѣе, чѣмъ 144.000 человѣкъ пѣхоты, 6.360 кавалеристами и 648 пушками.

Когда же стали изслѣдовать эти данныя, то оказалось,

что онѣ поистинѣ трогательнымъ образомъ совпадаютъ съ статистическими данными, опубликованными годъ тому назадъ въ одной французской военной работѣ и послѣ этого подумали про себя, что можетъ быть тутъ вовсе и не было другого источника...

Во всякомъ случаѣ, во второй половинѣ сентября и первыхъ числахъ октября преувеличенный оптимизмъ царилъ во всей арміи. Смѣялись надъ враньемъ, ошибками и нерѣшительностью, всецѣло владѣвшими воображеніемъ всѣхъ въ предыдущемъ мѣсяцѣ.

Наконецъ то узнали правду! Вся непріятельская армія, исключая осаждавшей Портъ Артуръ, содержитъ въ себѣ не болѣе 150.000 человѣкъ; русскіе говорили между собой, что если бы они знали это въ августѣ мѣсяцѣ и если бы не побоялись тогда встрѣтиться къ сѣверу отъ Ляояна съ превосходными силами Куроки, то не отдали бы этой позиціи; наоборотъ, можетъ быть, смогли бы нанести нападающему кровопролитный ударъ.

Да, радостный оптимизмъ оживлялъ офицеровъ главнаго штаба, начиная съ 20 сентября. Тогда-же на императорскихъ могилахъ я встрѣтился съ Куропаткинымъ. Онъ соблаговолилъ оказать мнѣ честь обратиться ко мнѣ съ нѣсколькими ласковыми словами, въ которыхъ очень прозрачно намекнулъ на готовящееся наступленіе. Во внѣшности главнокомандующаго тогда все обнаруживало глубокое спокойствіе; даже долженъ сказать, это существительное, мною взятое, слишкомъ слабо, потому что въ его спокойствіи, въ его улыбающемся спокойствіи можно было почти видѣть родъ самоувѣренности; его спокойствіе — было спокойствіе главнокомандующаго. Итакъ, наступленіе. Всѣ о немъ говорили, всѣ его пророчили. Знали, что оно рѣшено и знали почему оно рѣшено? Потому что,—вольно или невольно, но мысль была та, что численно японская армія уступала русской.

Какъ началось это наступленіе и какъ оно было остановлено неодолимой контръ-аттакой японцевъ — все это давно всѣмъ прекрасно извѣстно. Но каковы же въ дѣйствительности были въ это время силы японцевъ? По этому вопросу мнѣ какъ журналисту, исключительно находившемуся при рус-

ской арміи, невозможно было получить иныхъ данныхъ, чѣмъ тѣ, коими обладалъ главный штабъ этой арміи. Одно могу сказать утвердительно: штабъ генерала Штакельберга, находясь предъ дефиле Ту-Муинъ-Линга, невидимому, обладалъ самыми неопредѣленными свѣдѣніями насчетъ численности японцевъ, которымъ поручена была охрана этого прохода.

Какъ бы то ни было, но послѣ большой битвы при Шахэ у русскихъ кажется, возобладало и вполнѣ сознательно мнѣніе, что японцевъ подъ Мукденомъ было небольше 150.000 — 180.000 человѣкъ.

Находясь въ вѣчной неизвѣстности насчетъ численности японцевъ, русскіе теперь еще менѣе были освѣдомлены относительно ихъ передвиженій. Въ теченіе трехъ мѣсяцевъ: іюня, іюля и августа имъ въ этомъ отношеніи приходилось стоять предъ неразрѣшимой задачей. Какъ это у всѣхъ на памяти, японцы цѣлымъ рядомъ аттакъ съ юга на сѣверъ и въ то же время, угрожая лѣвому флангу русскихъ въ горахъ востока, принудили русскую армію безпрерывно отступать, чтобы не быть отрѣзанной. Кончила армія тѣмъ, что вся увѣровала въ обходное движеніе японцевъ. Въ іюнѣ ходилъ слухъ, что Куроки, описавъ огромную дугу по горамъ, идетъ съ значительными силами прямо на Мукденъ. На востокѣ, какъ и на югѣ о дѣйствительныхъ размѣрахъ японскихъ силъ не знали. Проникнуть дальше аванпостовъ, чтобы разузнать что-нибудь,— не удавалось. Вѣчно подъ угрозой быть обойденными, очистили послѣ арьергарднаго дѣла Кайджоу-Кайпингъ.

Потомъ, когда этотъ городъ уже былъ японцами занятъ и тѣ нѣкоторое время не проявляли никакой дѣятельности, офицеровъ охватила настоящая эпидемія оптимизма. Всѣ вообразили (не имѣя въ подтвержденіе ни одного факта), что большая часть силъ непріятеля отодвинулась на югъ къ Портъ-Артуру.

Именно такое мнѣніе преобладало въ арміи около половины іюля. Въ Ташичао съ нескрываемымъ удовлетвореніемъ всѣ повторяли, что наконецъ то японское наступленіе сломлено и теперь японцы уже не посмѣютъ двинуться далѣе къ сѣверу; ихъ аванпосты между Кайджоу и Ташичао — только остовъ силъ, только самая тонкая завѣса ихъ пѣхоты.

Почему такъ думали русскіе? Это такое „почему“, на которое никогда не получишь необходимое „потому что“. Во всякомъ случаѣ ихъ увѣренность казалась настолько обоснованной, что къ ней присоединилось и нѣсколько иностранныхъ атташе.

Но 18 іюля—огромный сюрпризъ. Возникаетъ слухъ, что Куроки, пренебрегши Ляояномъ, предпринялъ съ 100.000 человѣкъ обходный маршъ прямо на Мукденъ. Нѣсколько дней спустя, эта новость оказалась ложной. Но за то съ безпокойствомъ узнали, что японцы въ большомъ количествѣ появились къ востоку отъ Ляояна за Ампингомъ. Куропаткинъ, не колеблясь, оставляетъ свою главную квартиру при Ташичао, ѣдетъ въ Ляоянъ и изъ Ляояна въ Ампингъ, гдѣ становится во главѣ войскъ, которымъ поручается оспаривать у нападающихъ побѣду.

И, вдругъ, происходитъ чисто театральный эффектъ и измѣняетъ все. На японскихъ позиціяхъ на югѣ, вмѣсто остова арміи, оказывается грозная масса. Русская армія, защищавшая Ташичао, видитъ себя подъ угрозой быть отрѣзанной и стремительно отступаетъ. Отсюда слѣдуетъ паденіе Ташичао, влекущее за собой такую же участь и Инкоу-Ньючуанга.

Тогда только генералъ Куропаткинъ замѣтилъ, что онъ былъ плохо освѣдомленъ; но было уже поздно. Тамъ, гдѣ ему говорили, что у японцевъ лишь незначительныя силы, оказалось вдругъ ихъ подавляющее число. Выдвинувъ и обнаруживъ часть своихъ силъ у Ампинга, японцы только симулировали приготовленія къ серьезной аттакѣ, а на дѣлѣ и не собирались совсѣмъ ее предпринимать. Уловка удалась какъ нельзя лучше. Русскимъ пришлось поставить на ноги два корпуса къ востоку отъ Ляояна.

Они-же не знали...

Но, когда русскіе съ воздушныхъ шаровъ подтвердили показанія развѣдчиковъ, и когда стало ясно, что огромная японская армія, сконцентрированная при Ампингѣ,—не болѣе не менѣе какъ маленькій отрядъ,—Ташичао уже былъ въ рукахъ у японцевъ. Куропаткинъ торопливо (но слишкомъ позд-

но) отправился въ Ляоянъ, и позиція на Хайченгѣ вскорѣ пала.

Мнѣ разсказывали за нѣсколько дней до отступленія отъ Хайченга, что Куропаткинъ, просматривая содержаніе телеграммы въ Москву одного виднаго русскаго писателя, вычеркнулъ изъ нея нѣсколько мѣстъ, слишкомъ мрачныхъ на его взглядъ, а на поляхъ написалъ слѣдующее: „отступленіе русской арміи теперь окончено. Армія занимаетъ нынѣ позиціи, на которыхъ она готова дать сраженіе“.

Измѣненная въ этомъ духѣ телеграмма едва успѣла попасть на телеграфный аппаратъ, какъ русская армія спѣшно очистила Хаоченгъ.

Почему?

Потому что Японцы, удивительно пользуясь горами, снова начали свое вѣчное обходное движеніе лѣваго фланга русскихъ. Движеніе это японцы вели уже нѣсколько дней, но объ этомъ до самаго послѣдняго момента плохо освѣдомленный русскій главнокомандующій не имѣлъ достаточно точныхъ свѣдѣній.

Послѣ занятія японцами Хайченга тайна вокругъ нихъ стала еще непроницаемѣе, а русскіе офицера все болѣе и болѣе жаловались, что недостатокъ у нихъ заслуживающихъ довѣрія сообщеній постоянно парализуетъ всѣ ихъ усилія и крайнѣ затрудняетъ задачи главнокомандующаго. Снова прошла вѣсть, что Куроки, во главѣ грозной арміи, двинулся къ Мукдену. Около 15 Августа эта новость считалась многими русскими офицерами вполнѣ вѣроятной. Нѣкоторые даже называли ее несомнѣнной и уже совѣтовали журналистамъ ѣхать въ Мукденъ, гдѣ, по ихъ словамъ, и произойдетъ грозная битва. Нѣсколько человѣкъ корреспондентовъ, положившись на основательность этихъ совѣтовъ, на самомъ дѣлѣ собрались въ Мукденѣ и, сбитые такимъ образомъ съ толку, оказались далеко отъ Ляояна, когда именно тамъ началось ужасное наступленіе 30 августа.

XII. Кошмаръ.

Кто взялъ Ляоянъ? Японская армія? Да, конечно, японская армія, но съ помощью кошмара. И тѣ, кому придется писать исторію манчжурской войны, тѣ военные теоретики, кои соблаговолятъ потомъ преподать простымъ смертнымъ свои совѣты и повѣдать благодарному человѣчеству результаты своихъ изысканій, эти ученые не должны терять изъ виду тотъ огромный психологическій феноменъ, который въ концѣ августа мѣсяца 1904 года оказалъ столь могущественное вліяніе на русскую армію.

Вполнѣ возможно, что если-бы Куропаткинъ 30 августа былъ болѣе точнымъ образомъ освѣдомленъ относительно дѣйствительнаго состава трехъ японскихъ армій, то Ляоянъ далеко не достался-бы имъ такъ легко. Возможно, но не навѣрное, что японцы захватили-бы въ концѣ-концовъ позиціи, но послѣ усилій, безконечно болѣе значительныхъ и продолжительныхъ чѣмъ тѣ, при помощи которыхъ имъ досталась побѣда на дѣлѣ

Увы, въ концѣ августа русская армія была въ какомъ-то навожденіи и шатаніи. Это шатаніе овладѣло даже самыми крѣпкими, самыми разсудительными умами. Поколебленные цѣлой серіей неудачъ, многіе офицера прониклись предчувствіемъ, что ихъ ляоянскія позиціи, несмотря ни на что, будутъ обойдены, сильная японская армія прорвется на сѣверъ, разрушитъ мостъ на Тачехо и отрѣжетъ русскимъ всѣ пути къ отступленію.

И кто изъ иностранныхъ атташе или военныхъ корреспондентовъ смѣлъ сказать, что онъ не раздѣляетъ этихъ опасеній? Да тотъ, кто 29 августа въ Ляоянѣ сталъ-бы увѣрять, что японская армія теперь съ мѣста не двинется къ сѣверу, онъ попалъ-бы въ число самохвальщиковъ.

Даже еще лучше. Нерѣдко можно было слышать, что японцы начали два обходныхъ движенія. И одна изъ ихъ армій будто-бы шла на сѣверъ восточными горами, а другая на западѣ, поднималась на джонкахъ вверхъ по теченію рѣки Ляо.

И мысль объ оставленіи Ляояна мало-по-малу стала ка-

заться роковой необходимостью. Всѣхъ насъ давилъ кошмаръ. И какъ я могу судить по пришедшимъ къ намъ изъ Европы газетамъ, тоже самое думали всюду.

Когда читаешь статьи, появившіяся послѣ отступленія русской арміи къ Мукдену, то получаешь такое впечатлѣніе, будто всѣ были удивлены, какъ это Куропаткинъ смогъ отступить безъ помѣхи и недопустилъ простой неудачѣ стать цѣлой катастрофой?

Вздохъ облегченія у однихъ націй; разочарованіе—у другихъ. А всюду изумленіе, всюду такое впечатлѣніе, что японцы оказались ниже того, чѣмъ о нихъ думали. А въ Европѣ о нихъ думали точь въ точь, какъ и въ русской арміи, которой приходилось оставаться безъ свѣдѣній. И, если Куропаткинъ въ эти рѣшительные часы, при всей своей ясности взгляда и спокойствіи, могъ преувеличить дѣйствительность, то потому, что и онъ тоже находился подъ вліяніемъ кошмара. И ему онъ видѣлся; да, и Куропаткинъ его видѣлъ. Изъ вѣрнаго источника я знаю, что 27 августа Куропаткинъ, озабоченный больше всего тѣмъ, чтобы сохранить свою армію цѣлой и, опасаясь оказаться окруженнымъ, уже колебался защищать Ляоянъ.

Угроза обходнаго движенія японцевъ казалась настолько серьезной, что уже заставляла видѣть мысль объ очищеніи мѣстности, оставляя на ней только арріергардъ для прикрытія отступленія.

Куропаткинъ собралъ совѣтъ, состоявшій изъ главныхъ генераловъ арміи. Если на этомъ совѣтѣ возабладало мнѣніе о защитѣ мѣста и если Куропаткинъ согласился на это, то только потому, что большая часть генераловъ заявили, что теперь во что бы то не стало и безъ того деморализованнымъ войскамъ надо избѣжать печальныхъ впечатлѣній, какія могли возникнуть отъ новаго отступленія.

Первая аттака японцевъ, 30 августа, была побѣдоносно отбита 1-мъ и 3-мъ Сибирскими корпусами. Аттака продолжалась всю ночь и вплоть до полудня 31 августа, послѣ чего огонь ослабъ, и настало затишье. Японцы, послѣ того, какъ продвинулись по равнинѣ, простирающейся къ за-

паду отъ Ляояна, совсѣмъ близко къ вокзалу, были далеко отброшены къ юго-востоку.

Въ 11 часовъ утра 31 августа я видѣлъ японскіе трупы на фермахъ, лежащихъ едва въ 3 километрахъ отъ вокзала. Въ промежутокъ между полуднемъ и 2 часами въ главной квартирѣ уже чувствовалась побѣда. Японцы, повидимому совершенно отступали. Они уже далеко ушли отъ русскихъ позицій. Одинъ образованный военный атташе, — его имени теперь я ни за что не назову, — встрѣчаетъ меня и буквально говоритъ: „Японцы побиты. Ихъ аттака разбилась объ укрѣпленія Ляояна. Можете телеграфировать эту новость въ Европу".

Однако, въ тотъ же день, съ наступленіемъ ночи, пронеслась злополучная вѣсть, что началось очищеніе Ляояна, и первая линія мѣстныхъ укрѣпленій уже брошена.

Почему принялъ Куропаткинъ это прискорбное рѣшеніе? Да, несомнѣнно, потери русской арміи были ужасны, а тиски изъ японскихъ армій вокругъ Ляояна еще не сомкнулись, но защита могла-бы еще долго длиться, и тысячи японскихъ солдатъ еще пали-бы мертвыми на передовыхъ позиціяхъ, прежде чѣмъ русскіе могли считать себя побѣжденными.

Почему-же генералъ Куропаткинъ очистилъ мѣсто? Онъ узналъ, что армія Куроки въ востоку-сѣверо-востоку отъ Ляояна переходитъ Тачехо. Онъ боялся, что большая часть японскихъ силъ, аттаковавшихъ его 30 августа, могла проскользнуть съ востока и сѣвера, чтобы подкрѣпить Куроки. И тотъ, пожалуй, будетъ имѣть въ рукахъ грозную армію между Мукденомъ и Ляояномъ.

Вотъ почему Куропаткинъ оставилъ на второй линіи ляоянскихъ укрѣпленій недостаточно силъ для сдерживанія арміи Оку и Нодзу, а самъ, собравъ всю массу своихъ войскъ на правомъ берегу Тачехо, двинулся съ ними противъ Куроки на Янтай.

Но онъ шелъ неувѣренно; свѣдѣній у него не было; прежній кошмаръ продолжалъ стоять предъ нимъ; армію Куроки онъ считалъ много сильнѣе, чѣмъ она была въ дѣйствительности. Его помощникъ Орловъ, плохо освѣдомленный и совсѣмъ не зная непріятельскихъ позицій, преждевременно ри-

нулся впередъ и подвергся ужасному удару, и вотъ, нечаянно представлявшійся случай застать армію Куроки врасплохъ на неподготовленныхъ позиціяхъ и разнести ее,—исчезъ. И теперь много русскихъ поняло и, пожалуй, совершенно справедливо, что потеря Ляояна явилась исключительною случайностью, и, можно думать, ея не произошло-бы, если-бы генералъ Куропаткинъ зналъ.

Во время янтайской битвы я ушелъ впередъ вдоль желѣзнодорожной линіи, ведущей къ копьямъ, которыя уже были въ рукахъ у японцевъ. Я рискнулъ пройти до самыхъ русскихъ баттарей, скрытыхъ въ гаолянѣ и изнемогавшихъ отъ шрапнели. Это былъ тотъ моментъ, когда отрядъ Орлова, совершенно разбитый, отступалъ въ направленіи къ станціи. Замѣтивъ меня офицера, полковникъ и даже солдаты съ безпокойствомъ закидали меня вопросами:

— Станція еще занята русскими?

— Много русскихъ солдатъ видѣли вы у станціи?

— Желѣзная дорога къ сѣверу отъ станціи еще не аттакована японцами?

Весь этотъ бравый народъ охваченъ былъ кошмаромъ. Всѣ они боялись, чтобы не была отрѣзана ихъ линія отступленія. И вдругъ,—мнѣ самому повѣрилось, что ихъ опасенія могутъ оправдаться и опасное положеніе осуществиться: — неожиданно открылся жестокій ружейный огонь по отдыхавшему полку, въ рядахъ котораго я былъ.

Уходить мнѣ пришлось подъ градомъ снарядовъ. Нѣсколько времени спустя, я уже долженъ былъ понять, что этотъ сюрпризъ не имѣлъ никакого стратегическаго значенія; тѣмъ не менѣе вечеромъ, вернувшись на станцію Янтай, я засталъ тамъ много иностранныхъ корреспондентовъ, которые были очень встревожены, увидя, что всѣ русскія войска среди ночи уходятъ въ Мукденъ. Китайское населеніе разнесло, что японцы кишатъ въ гаоляновыхъ плантаціяхъ къ сѣверу-востоку отъ Янтая. Мы были убѣждены, что немного спустя японская армія уже бросится на желѣзную дорогу, и, чтобы не попасться въ осужденную на обложеніе часть русской арміи къ югу отъ Янтая, мы, не те-

ряя ни минуты и не щадя измученныхъ коней, пустились въ двадцати-километровый путь вдоль полотна.

Какія только были здѣсь дороги, всѣ они были заняты военнымъ обозомъ, спѣшившимъ на сѣверъ. Глубокое безпокойство охватило всѣ умы. Кошмаръ поработилъ всѣ мысли. Каждую минуту мы ждали, грянетъ первый выстрѣлъ нападающихъ, и, согнувшись на нашихъ измученныхъ лошадяхъ, мы спѣшили дальше впередъ, даже и не подозрѣвая, что японцы въ это самое время тоже отступали и были далеко-далеко отъ насъ.

Потребность въ надеждѣ, иллюзіи, фанфаронады однихъ, смертельная боязнь другихъ, апатія, фантазіи, приступы пессимизма, отчаяніе вслѣдъ за сумасшедшей самоувѣренностью, дни безразсудствъ вслѣдъ за днями паники, подвиги героизма, переплетшіеся съ актами слабости, ложныя новости, небылицы, разочарованія, ошибочныя соображенія, незнаніе дѣйствительности—вотъ изъ чего состояла первая кампанія.

Возвращаясь въ іюлѣ мѣсяцѣ изъ Кайчжоу въ Ташичао, встрѣчаю казачьихъ офицеровъ; сообщаютъ мнѣ добрую вѣсть: къ сѣверо-востоку отъ Хайчена одинъ проходъ, захваченный было японцами, отбитъ у нихъ штыками. Самъ Куропаткинъ, со шпагой въ рукѣ велъ войска, взявшія у непріятеля 18 пушекъ.

Неправда.

Нѣсколько дней спустя, въ Ташичао утверждаютъ, что одному русскому крейсеру удалось потопить японскій транспортъ съ 140 тяжелыми орудіями, предназначавшимися противъ осажденнаго Портъ-Артура.

Неправда.

Тутъ же нѣсколько офицеровъ отводятъ васъ къ сторонѣ:—Часъ наступленія пробилъ. Японцевъ завлекли на сѣверъ только для того, что замышляютъ разбить ихъ совершенно. Секретно прибыли два корпуса, да два цѣлыхъ корпуса, не считая тѣхъ войскъ, прибытіе которыхъ не держится въ секретѣ...

Неправда.

Сообщаютъ вамъ о прибытіи дивизіи, которыя даже не

покидали Россіи; объявляютъ о немедленномъ вступленіи въ дѣйствіе полковъ, которые еще не достигли и Иркутска. 10-го августа въ одной группѣ офицеровъ меня увѣряли, что Балтійскій флотъ скоро придетъ къ берегамъ Китая. А, когда я позволилъ себѣ высказать, что на мой взглядъ эта новость преждевременна, такъ они между собою говорили, не прикидываюсь ли я только ихъ братомъ. 29 августа превосходная вѣсть распространилась по Ляояну и всѣ ее охотно повторяли. Въ восточныхъ горахъ русскіе одержали побѣду и захватили 46 японскихъ пушекъ. Офицера, проходившіе, чуть не видѣли эти пушки.

Увы, и это не правда.

Въ теченіе первыхъ мѣсяцевъ самыя несбыточныя мечты кружили даже положительные умы. Послѣ Вафангоу одинъ полковникъ мнѣ сказалъ:

— Что вы хотите, эти сибирскіе войска, которыя терпятъ пораженія, войска вялыя, безъ энтузіазма, не энергичныя. А вотъ посмотримте, когда пойдутъ въ дѣло наши кавказцы. Эти неустрашимые бойцы, привычные сражаться въ горахъ; мусульмане, которыхъ услаждаетъ одна мысль объ опасности, которыхъ веселитъ свистъ вражескихъ пуль.

И вотъ кавказцы въ ихъ цирковыхъ костюмахъ съ посеребреными патронами и безчисленными кинжалами пошли въ дѣло и тутъ же множество офицеровъ заявляетъ, что они далеко не составляютъ лучшіе армейскіе полки.

Весь іюль и августъ мѣсяцы въ арміи было модой свысока отзываться о сибирскихъ войскахъ; слышалось на каждомъ шагу:

Ахъ, вы посмотрите, когда здѣсь будутъ у насъ русскіе корпуса; вотъ, когда начнется настоящая война, большая война.

Русскіе корпуса прибыли и это, именно, ихъ охватывала самая плачевная паника. У нихъ то и приходилось меньше всего наблюдать увлеченія войной и энтузіазма, но за то пламенное желаніе, какъ можно скорѣе вернуться домой въ родной край; тѣмъ лучше, теперь сибирскія войска, недавно обезславленныя, стали на положеніи отборной арміи.

Осенью большое число офицеровъ на всѣ тоны кричали,

что русская армія возьметъ свой реваншъ зимой. Пришла зима—и уже шепчутся, что, къ сожалѣнію зимой нельзя воевать. Чего еще! И сколько другихъ разбитыхъ надеждъ, сколько другихъ несостоятельныхъ проектовъ, сколько другихъ химеръ, мистификацій, ошибокъ!

Бѣдные друзья! Имъ вполнѣ было извинительно вознаграждать себя на словахъ, удовлетворяться мечтами, принимать желанія за дѣйствительность и мѣшать возможное съ невозможнымъ.

Они не знали...

Приведя выше описаніе перваго приступа къ войнѣ съ Японіею, приведемъ отдѣльныя мнѣнія лицъ высокочиновныхъ, стоявшихъ въ высшихъ наслоеніяхъ правительствующаго чиновничества. По мнѣнію этихъ лицъ, что насъ бьютъ безъ передышки начиная съ 26 Января, то это такъ и должно быть, на основаніи точной канцелярской справки. Господинъ К. Скольковскій говоритъ: что обозрѣвая наше прошлое мы видимъ, что иначе, какъ теперь, мы никогда и не воевали. И что если въ прежнее время испытанныя на первыхъ порахъ пораженія не мѣшали намъ въ концѣ-концовъ добиваться желаемаго, то и теперь потеря какихъ-нибудь двухъ или трехъ десятковъ орудій не должна казаться намъ чѣмъ-то ужасно печальнымъ и компрометирующимъ будущее.

Кстати, мимоходомъ замѣчу, что теперь на потерю орудій смотрятъ иначе чѣмъ въ старое время, когда потеря пушекъ считалась чуть ли не позоромъ. При недостаткѣ техники, малочисленности арсеналовъ и отдаленности разстоянія пушками очень дорожили. Теперь на пушки смотрятъ какъ на машины; надѣлать новыхъ пушекъ нетрудно, а конечно выгоднѣе рисковать и обстрѣливать до конца массы наступающаго непріятеля, чѣмъ сберегая орудія, сниматься рано съ позиціи. Прусскіе тактики первые отказались отъ предразсудка о необходимости не рисковать своею артиллеріей и опытъ подтвердилъ справедливость ихъ воззрѣнія.

Иностранныя газеты громко трубятъ, что пораженіе наше

имѣетъ-де великое моральное значеніе, что оно придаетъ силу японской арміи и ослабляетъ соотвѣтственно значеніе нашей, но мы, зная свой характеръ и свое прошедшее, должны относиться весьма сдержанно къ пессимистическимъ заключеніямъ. Это не значитъ, что надлежитъ сидѣть сложа руки и уповать только на Николая Чудотворца. Но означаетъ, что нельзя падать духомъ при каждой неудачѣ, а тѣмъ болѣе подвергаться паническому страху и для утѣшенія себя распускать слухи о несуществующихъ побѣдахъ и звѣрствѣ непріятеля.

Паника впрочемъ совсѣмъ и не въ русскомъ духѣ. Это доказываютъ тысячи отдѣльныхъ примѣровъ и эпизодовъ изъ русскихъ исторій и старой и новой.

Чтобы показать, какъ неудачи сопровождали обыкновенно начало нашихъ войнъ, считаю не лишнимъ освѣжить въ памяти эти „начала“ хотя бы за послѣднія сто лѣтъ.

Любопытно, что одна только война, начавшаяся вопреки обычаю блистательно, война съ французами 1799 г., окончилась очень печально пораженіемъ Римскаго-Корсакова при Цюрихѣ, пораженіемъ Германа подъ Бергеномъ и отступленіемъ Суворова изъ Швейцаріи черезъ снѣговой перевалъ Рингенъ-Копфъ съ потерею артиллеріи и обозовъ.

Наши первыя войны съ Франціей 1805, 1806 и 1807 гг. и начались и кончились довольно неудачно, пораженіемъ подъ Шенграбеномъ, подъ Аустерлицемъ, гдѣ мы потеряли 130 орудій, подъ Фридландомъ. Храбрость нашихъ войскъ внушила однако такое уваженіе величайшему военному генію, Наполеону I, что онъ искалъ нашего союза, благодаря которому намъ досталась Бессарабія, Финляндія и часть русской Галиціи, которую мы потомъ великодушно возвратили.

Первыя двѣ страны достались впрочемъ недаромъ. Изъ за Бессарабіи мы вели четырехлѣтнюю войну, гдѣ потерпѣли сильныя неудачи при штурмахъ Шумлы и Рущука и подъ Журжею. Финляндская война вначалѣ также сопровождалась сильными неудачами. Разбитые подъ Револаксомъ, Лаппо и въ другихъ мѣстахъ, мы едва не очистили Финляндіи.

Союзъ съ Наполеономъ ввязалъ насъ въ войну съ Англіей, гдѣ мы потеряли множество судовъ, въ томъ числѣ цѣлую эскадру Синявина, запертую у Лиссабона.

Первая половина войны 1812 года всѣмъ извѣстна; она ознаменовалась неудачными боями подъ Островной, Смоленскомъ, Валутиной горой; да и великій Бородинскій бой надобно отнести къ пораженіямъ, потому что мы въ концѣ концовъ очистили свои позиціи, что всегда признавалось свидѣтельствомъ проиграннаго сраженія.

Въ началѣ кампаніи 1813 г. опять крупныя неудачи подъ Люценомъ, Бауценомъ и Дрезденомъ. Въ 1814 г. въ первую половину кампаніи русскіе были разбиты при Нанжисѣ, Шампоберѣ, Монтро, Реймсѣ.

Таковы начала александровскихъ войнъ. Не лучше и въ слѣдующее царствованіе. Персіяне застали насъ въ 1827 г. совсѣмъ не приготовленными. Кампанія 1828 г., только недавно вполнѣ безпристрастно описанная во второмъ томѣ исторіи царствованія императора Николая I Шильдеромъ, была также очень неудачна. Пораженіе подъ Шумлою и Гажда-Гасанъ-лара затянули войну еще на годъ.

Не лучше дѣло шло и при усмиренія польскаго мятежа. Всѣмъ извѣстны пораженія при Сточекѣ, Дембе-Вельке, Игане и пр., и подвиги Скржинецкаго и Прондзынскаго. Даже венгерскую кампанію, не смотря на страшное первенство силъ, мы такъ неудачно маневрировали, что три раза выпускали армію Гергея.

О неудачахъ въ Восточную и Крымскую войны и говорить нечего. Пораженія подъ Баяндуромъ, подъ Ольтеницей, Четати, Каракаломъ, неудачные штурмы Силистріи и Карса, пораженія подъ Альмой, Инкерманомъ, Евпаторіей, подъ черной рѣчкой, потеря Бомарзунда, Кинбурна, Керчи и наконецъ Севастополя, какъ вѣрно замѣтилъ дѣятельный участникъ войны, остроумный генералъ Меньковъ, авторъ „Какъ восьмого сентября насъ нелегкая несла“, были, увы, только „свѣтлымъ рядомъ усилій со стороны повинновавшихся къ исправленію ошибокъ начальствующихъ“.

Даже въ войнахъ кавказской и средне-азіатской дѣло далеко не сразу наладилось. Неудачный хивинскій походъ Перовскаго, неудачный первый штурмъ Ташкента Черняевымъ, неудачный штурмъ Ахульго, злосчастное отступле-

ніе Воронцова отъ Дарго съ потерей орудій и неудачный штурмъ Гергебиля свидѣтельствуютъ объ этомъ. Немногимъ счастливѣе были и первыя экспедиціи въ Закаспійскомъ краѣ, гдѣ мы теряли орудія и знамена и бросали раненныхъ. Особенно неудачны были экспедиціи Ламакина въ 1877 и 1879 гг.

Наконецъ всѣмъ памятно, что турецкая война 1877 и 1878 гг. началась крупными военными неудачами и на европейскомъ, и на азіатскомъ театрахъ войны. Троекратное пораженіе подъ Плевною, неудачныя сраженія подъ Еленой, Аясларомъ, Карахасанкіоемъ, Кацелево, Аблавой, Зивиномъ, Даяромъ, Цихидзире, неудачный штурмъ Эрзерума ознаменовали начало этой войны. Рѣчь даже шла о возвращеніи за Дунай.

И чтожъ? Всѣ эти наши пораженія и неудачи, всѣ плоды нашей непредусмотрительности и нашей невѣрной оцѣнки силъ противника были исправлены и за исключеніемъ парижскаго мира, повѣреннаго уже въ 1880 г., т. е. уже 14 лѣтъ спустя, несмотря на смѣну главнокомандующихъ въ разгаръ войны (смѣнены были: гр. Каменскій, Кноррингъ, Багратіонъ, Барклай-де Толли, гр. Витгенштейнъ (дважды), Ермоловъ, Паскевичъ, Меньшиковъ), повели къ новымъ земельнымъ пріобрѣтеніямъ или къ упроченію политическаго значенія въ Европѣ. Если выкинуть безплодныя пространства сѣвера и Сибири и добровольно проданныя колоніи въ С. Америкѣ, то производительная площадь Россійской имперіи за сто лѣтъ, благодаря этимъ неудачно начинавшимся войнамъ, почти удвоилась.

Въ нынѣшнюю войну терпѣніе наше должно усугубиться, ибо сдѣланныя промедленія въ мобилизаціи и стратегическія ошибки могутъ быть исправлены съ гораздо большимъ трудомъ вслѣдствіе особенности театра войны.

Война на Дальнемъ Востокѣ имѣетъ характеръ колоніальный, ибо производится гдѣ-то по тривіальному выраженію „у черта на куличкахъ". Но разница въ томъ, что обыкновенно колоніальныя войны производятся противъ слабаго въ военномъ и техническомъ отношеніяхъ непріятеля и бороться приходится больше всего съ разстояніями, климатомъ

и разными болѣзнями. Здѣсь мы имѣемъ соперника сильнаго, относительно цивилизованнаго, знакомаго со всѣми тонкостями новѣйшей европейско-американской техники и вполнѣ къ войнѣ приготовленнаго терпѣливымъ трудомъ нѣсколькихъ лѣтъ.

Справедливо утѣшаетъ Г. Скольковскій что всегда такъ было.

Неужели же надо ограничиться только этимъ утѣшеніемъ.

По видимому отрады въ этомъ народномъ горѣ, обидѣ, разорѣніи, пролитіи драгоцѣнной крови и ограбленіи русскаго народа ожидать нѣтъ пока возможности. Въ прошлыя войны много грабили русскую казну.

Особенно выдвинулась прогресивно въ этомъ отношеніи послѣдняя война и когда захотѣли узнать куда дѣвались колоссальныя суммы бывшіе въ управленіи Краснаго Креста, оказалось это невозможнымъ.

Благотвореніе и недовѣріе не совмѣстимы по увѣреніямъ многихъ прикасавшихся къ деньгамъ назначаемымъ для облегченія положенія раненныхъ, увѣчныхъ и осиротѣвшихъ. Вмѣсто оправдательныхъ документовъ въ концѣ концовъ желательно было только сообщеніе указаній, что такія суммы израсходовались.

Такихъ голословныхъ указаній и то съ большимъ трудомъ получилось едва на одну треть уплывшихъ куда-то денегъ. — Во время предпослѣдней войны нѣкоторыя бумажныя фабрики вырабатывали бумагу изъ жертвуемой корпіи, бинтовъ и бѣлья.

Неужели и это тоже необходимо?

Мы готовы вѣрить, что въ эту войну этого не будетъ или и будетъ, то не въ столь колоссальныхъ размѣрахъ какъ въ прошлую войну.

Въ № 10,207 отъ 1 (13) августа за 1904 г. значится: Отъ исполнительной комиссіи главнаго управленія общества Краснаго Креста.

Исполнительная комиссія главнаго управленія Краснаго Креста имѣетъ честь довести до всеобщаго свѣдѣнія, что въ центральную кассу Россійскаго общества Краснаго Креста

съ начала войны по 30 іюля 1904 года поступило пожертвованій 5.201,647 р. 42½ к., считая въ томъ числѣ суммы, истребованныя изъ кассъ мѣстныхъ управленій Краснаго Креста. Израсходовано по то же число по кассѣ главнаго управленія 5.192,783 р. 86 к. Такимъ образомъ свободный остатокъ отъ пожертвованій по центральной кассѣ составляетъ всего лишь 8,863 р. 56½ к.

Черезъ день въ № 10,209.

Къ 30 іюля въ кассѣ главнаго управленія Краснаго Креста изъ пожертвованныхъ въ теченіе этой войны денегъ оставалось лишь всего 8,863 р. 56½ к. Приходится задумываться о будущемъ громаднаго учрежденія, вся дѣятельность котораго основана на общественной помощи.

Все, что зависитъ отъ личнаго персонала Краснаго Креста, исполняется ревностно. Телеграмма изъ Ляояна выборнаго представителя отъ наблюдательнаго комитета, сенатора А. А. Нарышкина, свидѣтельствуетъ о томъ, какъ „Красный Крестъ, широко и быстро развивая свои мѣропріятія, при взаимодѣйствіи дворянства, земскихъ и другихъ отрядовъ, изъ учрежденія вспомогательнаго обратился въ самостоятельное". Въ дальнѣйшемъ изложеніи своихъ наблюденій А. А. окончательно разгоняетъ остатки тумана, нависшаго было при началѣ войны надъ Краснымъ Крестомъ и заканчиваетъ слѣдующими словами: „Страдальцы войны благословляютъ подвижниковъ Краснаго Креста".

Устами А. А. Нарышкина говоритъ общественный контроль, такъ какъ въ составъ уполномочившаго его наблюдательнаго комитета входятъ выборные отъ дворянства, земства, столичныхъ городовъ и отъ купечества.

Представители общественнаго мнѣнія, корреспонденты газетъ также въ одинъ голосъ одобряютъ дѣятельность Краснаго Креста на театрѣ войны. По ихъ отзывамъ въ сраженіяхъ летучіе отряды ведутъ себя геройски, въ лазаретахъ и санитарныхъ поѣздахъ раненые и больные находили уютное, хорошо снабженное убѣжище, ласковый пріемъ и образцовый уходъ.

Учрежденія Краснаго Креста вопіюще необходимы для арміи, нельзя и помыслить не только ликвидировать или хо-

тя бы сократить, но пріостановить дальнѣйшее расширеніе.

Развитіе военныхъ дѣйствій потребуетъ отъ Краснаго Креста усиленной работы, потребуетъ громадныхъ расходовъ.

Надо надѣяться, русское общество быстро пополнитъ исчерпанную кассу, польетъ притокъ новой жизни.

Учрежденія Краснаго Креста вопіюще необходимы, но не менѣе необходимъ контроль съ тѣмъ, чтобы корпія, бинты, бѣлье и деньги не исчезали куда то безнаказанно въ огромныхъ количествахъ. Взамѣнъ какого бы то ни было указанія, при посредствѣ газеты объявляется, что для начала 5 милліоновъ израсходовано и требуется скорѣе вносить слѣдующіе, сколько, не поясняется, главное безъ разсужденій и скорѣе.

Пока не народились и не появились современные Грегеры, Горвицы, варшавскіе Дурновы и Ко. Эти господа въ прошлую войну дѣйствовали подъ наблюденіемъ и наставленіемъ благодарныхъ чиновниковъ. Нынѣ тѣ же лица будутъ работать подъ главенствомъ вольно или невольно опредѣляющихся рядовыхъ.

Безъ высокихъ чиновъ воровать будутъ меньше, нѣтъ сомнѣнія.

Если даже и утащатъ, не нарокомъ что нибудь, то наши доморощенные финансисты все покроютъ, украденное разложивъ это конечно, на соотвѣтствующее число Марцовокъ и Сентябревокъ. Податные платежи взыскиваются въ Мартѣ и Сентябрѣ, а потому и прозваны такъ народомъ. Взысканія эти съ каждымъ годомъ дѣлаются затруднительнѣе. Имущества у плательщиковъ не оказывается и продавать нечего: недоимки все растутъ: въ казначействахъ недоборы и финансовое положеніе заставляетъ прибѣгать къ частнымъ займамъ. Для устраненія указанныхъ затрудненій образована комиссія подъ руководствомъ С. Ю. Витте. Пока что, многіе члены этой комиссіи не находятъ другихъ средствъ для устраненія зла, какъ учрежденіе новыхъ прямыхъ или косвенныхъ налоговъ на крестьянъ, съ тѣмъ, чтобы на эти средства улучшить ихъ хозяйства, благосостояніе и податеспособность.

Остальные члены комиссіи увѣряютъ, что новыхъ налоговъ взять затруднительно, потому что взять не изъ чего; а

потому предлагаютъ: изъять изъ обращенія какъ не отобранные еще золотые старые полуимперіалы съ надписью 5 руб., такъ и новыя золотыя монеты въ 5 руб., такъ называемыя Матильдеры и перечеканить ихъ въ монеты величиною примѣрно съ гривенникъ; оставляя конечно на этихъ новыхъ монетахъ ту же надпись 5 рублей и изображеніе двуглаваго орла или изображеніе царствующаго Императора.

Блестящая успѣшность такой мѣры доказывалась фактически практикою въ недалекомъ прошломъ. Были протесты противъ этой системы, но они оказались безсильны и исходили отъ непрактичныхъ теоретиковъ-профессоровъ, черпавшихъ финансовыя теоріи въ Западной Европѣ. Это оказалось по мнѣнію нашихъ экономистовъ не примѣнимымъ для Россіи. У насъ изобрѣтена своя собственная финансовая наука, которая упорно преслѣдуется и сугубо совершенствуется со времени появленія Гурьевской Каши. Была попытка попробовать научныхъ данныхъ, выработанныхъ въ Западной Европѣ. Финансовое управленіе было поручено профессору Бунге. Поднялись со всѣхъ сторонъ настойчивые протесты противъ того, что этотъ ученый и высокочестный человѣкъ заявилъ вмѣстѣ съ экономистами Западной Европы, что считаетъ обрѣзаніе золотыхъ монетъ государственнымъ грабежемъ. Онъ потребовалъ, 1-мъ условіемъ приличнаго состоянія русскихъ финансовъ, чтобы казна не считалась величиною безпредѣльною, а соотвѣтствовала дѣйствительной производительности Россіи и 2-мъ, чтобы на расходы казны не падали, въ видѣ правительственныхъ гарантій акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ, находившихся въ совершенно полномъ и безконтрольномъ распоряженіи у разныхъ проходимцевъ изъ жидовъ, неграмотныхъ крестьянъ и т. п., которые въ самое короткое время получали генеральскіе чины, кресты, звѣзды и дворянство.

Эти милліонеры, на счетъ казенныхъ гарантированныхъ акціонерныхъ капиталовъ, конечно употребили всѣ старанія, чтобы спихнуть Бунге съ поста министра финансовъ. Имъ конечно это удалось; явился затѣмъ вопросъ, кто замѣститъ этого честнаго и дѣйствительно ученаго и знающаго человѣка.

Обратясь къ примѣру желѣзныхъ дорогъ, этой важнѣйшей отрасли государственнаго хозяйства, которое обогащаетъ или разоряетъ, смотря потому на сколько разумно оно руководится.

Оказывается, что большая часть обширной русской сѣти желѣзныхъ дорогъ сооружена геніями-самородками. Вотъ та среда гдѣ оказались и проявились кромѣ строителей и геніи финансисты. Что особенно замѣчательно, что многократные случаи показали, что чѣмъ самобытнѣе этого рода геніи, тѣмъ быстрѣе они дѣлали карьеру и возвышались. Достаточно указать Полякова, Губонина, Варшавскаго Бліоха, Кроненберга и другихъ. Геніальность этихъ людей не была отуманена сколастическимъ податизмомъ науки, какъ увѣряли защитники системы. Большинство изъ нихъ съ трудомъ подписывало свою фамилію и были вполнѣ безграмотны, что не помѣшало имъ довольно скоро сдѣлаться государственными сановниками.

Варшавскій еврей Бліохъ заприметилъ концессіонно-финансовыя способности въ учителѣ практической механики, находившемся на службѣ у Бліоха, который понялъ, что гораздо выгоднѣе примѣнить способности Г. Вышнеградскаго къ механикѣ обиранія казны.

Такимъ образомъ, по образованіи спеціалистъ Поповичъ, при содѣйствіи жида Бліоха и однакашника, оберпрокурора Святѣйшаго Синода Побѣдоносцева, провели въ министры Вышнеградскаго, къ великому удовольствію господъ концессіонеровъ. Новый министръ взялъ себѣ въ подручные С. Ю. Витте, сотрудника по прежнимъ южнымъ и желѣзнодорожнымъ дѣламъ и по Обществу пароходства и торговли. Г. Витте былъ назначенъ директоромъ желѣзнодорожнаго департамента, который былъ только что учрежденъ по предложенію Г. Вышнеградскаго и съ согласія Г. Побѣдоносцева. Первое время новому министру приходилось много работать, перекраивая все въ министерствѣ на новый ладъ и онъ неопасно заболѣлъ отъ переутомленія. По мнѣнію докторовъ, небольшой отдыхъ несомнѣнно долженъ былъ возстановить его здоровье. Въ виду этого, Вышнеградскій взялъ отпускъ на одинъ мѣсяцъ, передавъ управленіе министерствомъ своей креатурѣ

и другу, какъ онъ полагалъ. Онъ однако очень ошибся. Отклики очень свѣдущихъ людей указываютъ, что этотъ кратковременный отдыхъ оказался отставкой министра, благодаря стараніямъ Г. Витте, которому хотѣлось сѣсть на мѣсто своего благодѣтеля.

При общихъ дѣяніяхъ С. Ю. зналъ о темненькихъ дѣлахъ, которыя творились какъ за свой счетъ, такъ — за счетъ своего бывшаго патрона Бліоха. Фактическія письменныя доказательства имѣлись у одного некрупнаго банкирскаго дома въ Одессѣ, у Г. Витте ихъ не было, хотя онъ былъ отчасти исполнителемъ ихъ нечистыхъ гешефтовъ.

Говорятъ, что упомянутый выше банкиръ оказался какъ то временно въ затруднительныхъ обстоятельствахъ, изъ которыхъ Г. Витте помогъ выпутаться. По прошествіи нѣкотораго времени Г. Витте пожелалъ имѣть эту переписку на короткое время, давши обѣщаніе не давать никакого ей хода, что онъ честно исполнилъ. Случилось однако неожиданное обстоятельство: полученные документы, случайно лежали на столѣ въ кабинетѣ исправлявшаго временно должность министра, куда былъ приглашенъ для совѣщанія Тертій Ивановичъ Филиповъ. Этотъ Донъ-Базиліо изъ числа министровъ, давшій случай испытать его въ этомъ качествѣ въ другихъ многочисленныхъ случаяхъ, былъ оставленъ на самое короткое время одинъ въ кабинетѣ.

Въ очень непродолжительномъ времени рѣшенъ былъ вопросъ о томъ, что Вышнеградскій даже въ случаѣ его скораго выздоровленія, на постъ министра не возвратится. Говорятъ, что это быстро ухудшило болѣзнь, которая окончилась его могилой.

Для указанія фактическаго примѣра, какъ расхищалась казна и ранѣе, приведу примѣръ продажи Московско-Курской желѣзной дороги.

Ѳ. В. Чижовъ человѣкъ, въ высшей степени безкорыстный и хорошій экономистъ, оставилъ послѣ себя въ наслѣдство Костромскому земству около семи милліоновъ рублей, которые пришлись на его долю по продажѣ Московско-Курской желѣзной дороги.

Построенная казеннымъ управленіемъ, эта дорога была

продана казною весьма страннымъ образомъ. Купившія ее лица не заплатили правительству ни одной копѣйки и получили одну изъ лучшихъ по доходности дорогъ.

Совершилось это очень просто. Покупатели выговорили себѣ обѣщаніе министерства финансовъ правительственной 5% гарантіи облигацій на образуемый капиталъ Московско-Курской желѣзной дороги.

Покупатели этой дороги, имѣя это обѣщаніе министерства финансовъ, обратились къ банкирскимъ домамъ Гоппе въ Амстердамѣ и Беринга въ Лондонѣ. Эти двѣ фирмы, начали съ того, что заявили о совершенной невѣроятности сихъ условій покупки дороги въ слѣдствіе крайней ихъ невыгодности для казны, добавивъ въ оффиціальномъ письмѣ, что если они были бы осуществлены, въ томъ видѣ, то означенныя фирмы готовы реализировать заемъ для покупки дороги у правительства немедленно.

Утвержденный уставъ дороги и отпечатанныя акціи и облигаціи были переданы Гоппе и Берингу, которые заплатили все причитающееся правительству реализовавъ облигаціонный капиталъ. Акціи у нихъ остались въ залогѣ у банкировъ до уплаты по нимъ ихъ стоимости. Уплата эта была произведена исключительно изъ чистаго дохода, не потребовавъ отъ покупателей ни копѣйки.

Такимъ образомъ Московско-Курская желѣзная дорога была подарена Московскимъ купцамъ.

Банкиры Гоппе и Берингъ нашли нужнымъ послать своего инженера, съ тѣмъ чтобы удостовѣриться, существуетъ ли такая рѣдкостная дорога и какова она.

Просматривая поверстную ея стоимость опредѣленную казною и сравнивая съ дорогами Витебско-Динабургскою и Динабургъ-Рижскою, построенными англійскими инженерами, стоимость Московско-Курской казалась банкирамъ крайне умѣренною и даже мало вѣроятною.

Дѣло въ томъ, что стоимость первой была дѣйствительная, а двухъ другихъ концессіонная.

Такимъ образомъ продавалась дорога казною, по дѣйствительной стоимости ея постройки, а затѣмъ выкупалась опять

въ казну, капитализируя ея доходъ, который оказался весьма значительнымъ.

Такимъ образомъ дорога купленная у казны по не сообразной цѣнѣ ей же была продана, въ скоромъ времени, по цѣнѣ сообразной съ ея значительною доходностью.

Совершенная въ 1871 году продажа частному обществу казенной Московско-Курской желѣзной дороги—этаго пятисотверстнаго участка большихъ магистральныхъ линій, связывающихъ Москву съ портами Чернаго и Азовскаго морей, сооруженію котораго правительство съ самаго основанія желѣзныхъ доргъ придавало важнѣйшее значеніе.

Предположеніе о продажѣ Московско-Курской желѣзной дороги въ частныя руки возникло у правительства еще въ 1869 году, вслѣдствіе чего начали поступать предложенія разныхъ соискателей, а именно: Правленія Курско-Кіевской желѣзной дороги и составившейся въ Москвѣ компаніи, учредителями которой были: надворный совѣтникъ Чижовъ, потомственные почетные граждане Морозовъ, Горбовъ, Мамонтовы, Рукавишниковъ, Ляминъ, Ботанжогло и коллежскій совѣтникъ Бенардаки и другой компаніи русскихъ капиталистовъ съ почетнымъ гражданиномъ Поповымъ во главѣ.

Правленіе Курско-Кіевской желѣзной дороги лишь ходатайствовало о допущеніи къ конкуренціи, не объясняя своихъ условій.

Условія Московской кампаніи съ Чижовымъ во главѣ состояли въ слѣдующемъ:

Основной капиталъ компаніи опредѣляется въ 57,433,000 руб. мет., изъ коихъ 15,729,000 въ акціяхъ и 41,704,000 въ облигаціяхъ; всѣ облигаціи предоставлялись правительству; акціи переводились въ кредитные рубли и выражались суммою 18,246,000 руб., изъ которыхъ на сумму 11,600,000 руб., или 10,000,000 руб. мет. Компанія оставляла за собой съ уплатою за нихъ правительству наличными деньгами, остальная часть акціонернаго капитала въ суммѣ 6,624,000 руб., подлежала реализаціи Компаніею же съ уплатой изъ этой суммы не менѣе 5 мил. руб. кред. по законтрактованнымъ правительствомъ поставкамъ на дополнительныя работы.

Въ случаѣ, если чистая прибыль по эксплуатаціи дороги

превзойдетъ 7% на акціонерный капиталъ, то излишекъ за отчисленіемъ изъ него нѣкоторой доли на устройство центральнаго механическаго училища, подлежалъ раздѣлу поровну между компаніей и правительствомъ.

Русская компанія съ Поповымъ во главѣ, соглашаясь на тѣ же условія, добавила въ пользу правительства 1,5 милл., руб.

Послѣ переговоровъ, веденныхъ съ ВЫСОЧАЙШАГО соизволенія, министромъ финансовъ статсъ-секретаремъ Рейтерномъ и товарищемъ министра путей сообщенія генералъ-лейтенантомъ барономъ Дельвигомъ съ Московской компаніей и согласно проекта устава общества Московско-Курской желѣзной дороги, были установлены слѣдующія основанія продажи:

Считалось, что дорога обошлась правительству въ 44,938,000 руб. кред., а съ прибавкою процентовъ за время по 1870 годъ, 8,138,761 руб. и за вычетомъ дохода 4,605,113 руб. полученнаго отъ этой дороги съ 1867 по 1870 годъ, стоимость выводилась въ 48,472.274 руб. кред. Съ присоединеніемъ же къ этой суммѣ 1,621,029 руб., причитающихся къ уплатѣ за работы и поставки, предположенныя въ 1871 году, вся стоимость опредѣлялась въ 50,093,303 руб. кред. или 40,074,642 р. мет.

Изъ предполагавшагося нарицательнаго капитала 57,433,000 р. мет. предназначалось въ уплату за самую дорогу 51,704,000 руб. выраженныхъ всѣми облигаціями и частью акцій на 10,000,000 руб. мет., въ уплату за работы и поставки въ 1871 году предназначались акціи на 1,729,000 руб. мет., а на слѣдующія дополнительныя работы остальныя акціи на 4,000.000 руб. мет.

Степень выгодности этаго расчета для правительства усматривалась въ слѣдующемъ:

За акціи на 10,000,000 руб. мет. правительство получало отъ компаніи наличными деньгами 11,000,000 руб. мет.

За часть облигацій на сумму 27,339,200 руб. мет., которая, будучи отнесена на счетъ Московско-Курской желѣзной дороги, вошла въ составъ выпущенныхъ правитель-

ствомъ въ 1870 году консолидированныхъ облигацій желѣзныхъ дорогъ, уже было выручено 26,597,922 руб. кред.

По реализаціи остальныхъ, слѣдовавшихъ къ доплатѣ правительству отъ компаніи облигацій на сумму 14,364,800 руб. (кред.) мет. (41,704,000—27,339,200) предполагалось получить (считая 78 1/2 за 100) 17,278,368 руб. мет., или 14,567,054 руб. кред.

Такимъ образомъ общій итогъ получаемыхъ правительствомъ суммъ составлялъ до 52,164,972 руб. кред., а такъ какъ сооруженіе Московско-Курской желѣзной дороги обошлось правительству въ 48,472,274 руб. кред., то правительство не только возвращало себѣ всѣ удержанныя имъ суммы, но еще получало прибыль въ 3,692,702 руб, кред.

Сооруженіе Московско-Курской желѣзной дороги съ землянымъ полотномъ и опорами искусственныхъ сооруженій въ 2 пути, съ весьма цѣнною городскою въ Москвѣ соединительною вѣтвью длиною 1,2 версты, съ мостомъ черезъ Оку и съ % во время работъ обошлось правительству не дороже 38 мил. руб. кред., что составляетъ на версту 75,700 руб. кред., или по курсу того времени 65,102 руб. мет., каковая стоимость еще слишкомъ далека отъ тогдашнихъ цѣнъ по концессіямъ, даннымъ Пито на Орловско-Витебскую (85,000 руб. мет.) фонъ-Дервизу на Рязанско-Козловскую (75,965 руб. мет.) и многимъ другимъ.

Такимъ образомъ, если въ расчетахъ при продажѣ расходъ, понесенный правительствомъ для Московско-Курской желѣзной дороги, былъ исчисленъ въ суммѣ слишкомъ 48 мил. руб. кред. то это надо приписать дополнительнымъ расходамъ, произведеннымъ уже особымъ управленіемъ по эксплуатаціи означенной дороги, а именно: укладкѣ втораго пути до Сергіевской станціи, чрезвычайному въ то время развитію Тульскихъ мастерскихъ, заготовленію большого запаса подвижнаго состава и многимъ другимъ дополнительнымъ работамъ, которыхъ по первоначальнымъ сметамъ ни этой, ни другихъ дорогъ не требовалось, но которыя обошлись въ 10,118,698 рублей.

Казенное управленіе, по мнѣніи защитниковъ концессіи неизбѣжно всегда будетъ основано на недовѣріи къ дѣятель-

ности лицъ, непосредственно имъ завѣдывающихъ, казенная отчетность не допускаетъ той самостоятельности въ распоряженіяхъ, при коей только и возможно удачное веденіе промышленнаго дѣла, формальности, столь полезно обуздывающія произволъ администратора въ дѣлѣ государственнаго управленія, производятъ въ промышленномъ дѣлѣ лишь вредное замедленіе, подрывающее предпріятіе въ самомъ его основаніи. — Эти соображенія примѣнимы, по мнѣнію вышеупомянутыхъ особъ, ко всѣмъ бывшимъ въ казенной эксплуатаціи желѣзнымъ дорогамъ, не дававшимъ никогда хорошаго чистаго дохода, и подтверждаются данными эксплуатаціи Московско-Курской желѣзной дороги, такъ какъ въ 1870 г. правительство, согласно свѣдѣніямъ Государственнаго контроля, не получило вовсе чистаго дохода съ дороги.

Сверхъ того они не усматривали въ предложеніи Попова надлежащихъ ручательствъ въ состоятельности представляемой имъ компаніи хотя, переходя къ обсужденію финансовой стороны предложенія компаніи Чижова, признавали условія предложенія выгодными во всѣхъ отношеніяхъ для казны.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, лица, разсматривавшія ихъ, находя, что вызовъ другихъ предложеній не соотвѣтствуетъ ВЫСОЧАЙШЕ указанному 26 декабря 1870 года порядку выдачи концессій, равнымъ образомъ признавая, что всякая дальнѣйшая отсрочка продажи дороги въ частныя руки можетъ лишь вредно повліять на ея доходность, парализуя, при ожиданіяхъ продажи дороги, энергію и ревность управленія 14 членовъ, и графъ Строгоновъ полагали: заключенное Управляющимъ министерствомъ путей сообщенія и статсъ-секретаремъ Рейтерномъ соглашеніе о передачѣ Московско-Курской желѣзной дороги образуемому Чижовымъ обществу утвердить.

Приглашенный въ засѣданіе комитета бывшій министръ путей сообщенія инженеръ-генералъ Мельниковъ находилъ, что Московско-Курская желѣзная дорога, по положенію своему, можетъ быть разсматриваема, какъ одна изъ важнѣйшихъ, если не самая значительная изъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ, можетъ быть, Николаевской. Вслѣдствіе такого значенія этой дороги, слѣдуетъ ожидать на ней са-

маго дѣятельнаго движенія и пассажирскаго и товарнаго.

Передавая эту линію въ частныя руки, правительство лишаетъ себя значительной доли годоваго дохода, долженствующаго развиться съ устройствомъ Севастопольской линіи и транзитнаго къ портамъ Чернаго моря движенія.

Сверхъ того, продавая послѣднюю казенную дорогу, правительство не будетъ имѣть практическихъ данныхъ, извлекаемыхъ изъ собственнаго опыта, которыми оно могло бы контролировать дѣйствія огромной сѣти частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи различныхъ статей эксплоатаціи ихъ. Необходимость контроля на нашихъ дорогахъ, пользующихся гарантіею правительства, является все болѣе и болѣе настоятельнымъ, вслѣдствіе преобладающаго вліянія компаній желѣзныхъ дорогъ, которыя естественно подчиняютъ одному расчету денежныхъ для себя выгодъ всѣ условія торговли и промышленности. Это вліяніе до того становится сильнымъ, что въ самой Англіи рѣчь шла о томъ, чтобы скупить въ казну всѣ желѣзныя дороги (предложеніе Гладстона 1866 года). Правительство Бельгіи упорно удерживаетъ за собою главныя линіи, то же дѣлаетъ и Пруссія.

Компаніи, купившія правительственныя дороги, до сихъ поръ не заявляли себя особенно выгодными результатами, да и нельзя допустить, чтобы правительство, имѣя болѣе и выбора, и людей, и средствъ поощренія ихъ трудовъ, не могло установить искусственной и добросовѣстной администраціи, освободивъ ее отъ излишнихъ формальностей. Соображенія эти инженеръ-генералъ Мельниковъ считалъ тѣмъ болѣе справедливыми, что его къ тому приводили убѣдительные примѣры подобной администраціи заграницей.

Предполагаемая продажа Московско-Курской желѣзной дороги, по мнѣнію инженеръ-генерала Мельникова не обѣщаетъ и не обезпечиваетъ никакихъ выгодъ для правительства: чтобы окончательно убѣдиться въ справедливости этого мнѣнія, нужно принять во вниманіе, что правительство никогда бы не могло получать отъ частнаго общества за пользованіе Николаевской дорогой 7,200,000 руб. обязательнаго платежа, если бы оно продало ее въ первые годы ея постройки, когда

дорога эта давала валового сбора не болѣе $3^1/_2$ милліоновъ рублей въ годъ.

Правительству слѣдуетъ выждать возвышенія доходности Московско-Курской желѣзной дороги и тогда оно получитъ значительно большія выгоды отъ ея продажи.

По симъ соображеніямъ инженеръ-генералъ Мельниковъ полагалъ: не продавать Московско-Курской желѣзной дороги до указанія опытомъ болѣе выгодныхъ условій предложенія.

Съ этимъ мнѣніемъ согласился и предсѣдатель комитета министровъ князь Гагаринъ, тѣмъ болѣе, что какъ онъ находилъ, ВЫСОЧАЙШЕЕ повелѣніе 26 декабря 1870 года о порядкѣ выдачи концессій безъ вызова конкурренціи по онымъ относилось только до вновь устраиваемыхъ дорогъ, а въ настоящемъ случаѣ не встрѣчается препятствій къ вызову соискателей съ устраненіемъ только иностранцевъ и обществъ желѣзныхъ дорогъ сосѣднихъ съ Московско-Курскою.

Разномысліе свое комитетъ повергъ на ВЫСОЧАЙШЕЕ благоусмотрѣніе.

На подлинномъ журналѣ рукой ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА написано: исполнить по мнѣнію большинства 1 мая 1871 года.

Во исполненіе сей ВЫСОЧАЙШЕЙ воли уставъ общества Московско-Курской желѣзной дороги былъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 21 мая 1871 года по особому журналу комитета министровъ 18 мая

Согласно означенному уставу, общество получило дорогу въ свое владѣніе на 81 годъ со дня передачи, обязывалось платить правительству на весь облигаціонный капиталъ въ 41,704,000 руб. мет. по 5% интереса и 1/10% погашенія или всего 2,126,904 руб. мет.

Правительство выговорило себѣ право, въ случаѣ, если валовой доходъ съ участка дороги между Сергіевской станціею и Курскомъ превыситъ 12,000 руб. на версту — требовать отъ общества укладки на означенномъ протяженіи второго пути.

Совершившаяся уже такимъ образомъ продажа казенной Московско-Курской желѣзной дороги представила собой пятый подобный случай послѣ продажи въ 1868 году Николаев-

ской желѣзной дороги главному обществу, а въ 1870 году Кіево-Жмеринскаго участка Кіево-Балтской желѣзной дороги съ вѣтвью отъ Казатина до Бердичева; всего 278 верстъ обществу Кіево-Брестской желѣзной дороги и линій Одесса-Балта съ вѣтвями, а также Балта-Елисаветградъ и Бирзула-Волочискъ, всего 902 $^3/_4$ версты Обществу пароходства и торговли и одесской желѣзной дороги и въ 1871 году участка Елисаветградъ-Кременчугъ дл. 144 версты обществу Харьково-Кременчугской дороги.

Въ поводахъ, послужившихъ къ тому, замѣчается однако, между пятью случаями нѣкоторая разница.

Изъ вышеприведеннаго описанія обстоятельствъ продажи Николаевской желѣзной дороги видно, что бывшій въ то время министромъ путей сообщенія инженеръ-генералъ-лейтенантъ Мельниковъ ей далеко не сочувствовалъ, что всѣ переговоры по этому предмету были ведены министромъ финансовъ статсъ-секретаремъ Рейтерномъ помимо его и даже во многомъ безъ его вѣдома и что главнымъ, если не единственнымъ мотивомъ для этой продажи служило стремленіе путемъ ея какъ можно скорѣе добыть средства съ цѣлью усиленія желѣзнодорожнаго фонда для расчетовъ по начатымъ работамъ другихъ линій.

Убѣжденія большинства въ невозможности казенной эксплуатаціи были столь сильны, что серьезные доводы, приведенные инженеръ-генераломъ Мельниковымъ, поддержанные самимъ предсѣдателемъ, противъ продажи Московско-Курской желѣзной дороги, вполнѣ оправдавшіеся и признанные впослѣдствіи, не могли поколебать принятаго рѣшенія, хотя отъ самаго же комитета министровъ зависѣло устраненіе тѣхъ неизбѣжныхъ спутниковъ казеннаго управленія, которые были признаваемы имъ такъ пагубными.

На сколько ошибочно было опасеніе большинства изъ за неполученія чистаго дохода въ 1870 году, можно судить потому, что при томъ же личномъ составѣ управленія эксплуатаціей, уже въ 1872 году дорога, за отчисленіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей, дала акціонерамъ дивидентъ въ 6,27%, а начиная съ 1873 года—всѣ 7% съ послѣдовательно возраставшимъ избыткомъ.

Журналъ комитета ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 19 іюля 1874 года, но графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій не дождался этого дня и покинулъ 10-го іюля постъ министра путей сообщенія, будучи съ того же дня замѣщенъ въ этой должности генералъ адъютантомъ вице-адмираломъ К. Н. Посьетомъ.

Къ 1 января 1881 года изъ числа желѣзныхъ дорогъ, внесенныхъ въ разное время въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденную сѣть, оставались неразрѣшенными къ постройкѣ: Вятско-Двинская, Баскунчакская, отъ Роменъ до Харьково-Николаевской, Восточно-Донецкая, Западно-Донецкая, Мелитопольская, Голубовская, Петровская, Маякская, Раненбургская, Сибирская, Тифлисско-Джульская и Ивангородо-Домбровская.

Уже конецъ 1880 года можетъ быть отмѣченъ нѣкоторымъ измѣненіемъ въ долго продолжавшемся несочувствіи правительства къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ своимъ распоряженіемъ.

Вся исторія желѣзныхъ дорогъ за предшествовавшее время показываетъ, что министры путей сообщенія, начиная съ генералъ-лейтенанта Мельникова, были постоянно горячими сторонниками казенной постройки, а графъ Бобринскій и склонялся въ пользу концессіонной системы, то лишь изъ опасенія слишкомъ сложныхъ казенныхъ формальностей. Наоборотъ, казенная постройка встрѣчала всегда опозицію со стороны министерства финансовъ и если въ видѣ исключенія и являлись случаи такой постройки, то означенное министерство стремилось при первой возможности передать дорогу въ частныя руки.

Но вотъ 14 сентября 1900 года управляющій тогда министерствомъ финансовъ тайный совѣтникъ Бунге внесъ въ комитетъ министровъ особую записку, въ которой выразилъ, что не смотря на современныя финансовыя затрудненія, пріисканіе отъ 10 до 11 милліоновъ рублей на сооруженіе перваго участка Сибирской желѣзной дороги отъ Екатеринбурга до Тюмени не можетъ встрѣтить особыхъ препятствій и въ видахъ доставленія заработка населенію восточной Россіи, пострадавшему отъ неурожая 1880 года, изъявилъ готовность ассигновать для немедленнаго приступа къ работамъ до двухъ

милліоновъ рублей съ тѣмъ, чтобы работы производились непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Комитетъ министровъ одобрилъ это представленіе 23 сентября и положеніе его было ВЫСОЧАЙШЕ утверждено 1-го октября 1880 года.

Ближайшее изученіе всего нашего желѣзнодорожнаго дѣла привело уже министра финансовъ къ мысли о необходимости испытать еще разъ казенный способъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ и настоящія предположенія о постройкѣ непосредственнымъ распоряженіемъ казны дорогъ Криворогской и Баскунчакской являются первымъ опытомъ примѣненія означенной системы.

При этомъ комитетъ принялъ во вниманіе, что немедленный приступъ къ сооруженію проектированныхъ двухъ дорогъ вызванъ главнымъ образомъ необходимостью предоставленія пострадавшему отъ неурожая населенію мѣстныхъ заработковъ и что представленныя генералъ-адъютантомъ Посьетомъ техническія условія и приблизительныя расцѣночныя вѣдомости, безъ сомнѣнія, должны значительно измѣниться при ближайшемъ изученіи проектированныхъ дорогъ. По сему и не входя въ разсмотрѣніе упомянутыхъ техническихъ условій и разцѣночныхъ вѣдомостей, комитетъ признавалъ соотвѣтственнымъ обратить лишь вниманіе министра путей сообщенія на необходимость при составленіи исполнительныхъ проектовъ упомянутыхъ дорогъ имѣть въ виду: а) возможное удешевленіе всѣхъ сооруженій, ограничиваясь на первое время самыми необходимыми устройствами, б) усиленіе, согласно отзыву министра, водоснабженія и увеличеніе разъѣздныхъ путей на Криворогской линіи, в) уменьшеніе, до возможнаго предѣла, уклоновъ на обѣихъ дорогахъ и г) удлиненіе Баскунчакской дороги съ развѣтвленіемъ оной у самаго озера для предоставленія всѣмъ солепромышленникамъ одинаковыхъ удобствъ въ пользованіи сооружаемою дорогою при вывозѣ соли съ принадлежащихъ имъ промысловъ.

Что же касается представленнаго генералъ-адъютантомъ Посьетомъ проекта положенія о постройкѣ упомянутыхъ дорогъ и образованія особаго для сей цѣли временнаго управленія, то, принимая во вниманіе неотлагательность приступа

къ проектированнымъ работамъ и необходимость вмѣстѣ съ тѣмъ подробнаго изученія упомянутаго положенія, комитетъ признавалъ наиболѣе соотвѣтственнымъ, не останавливаясь разрѣшеніемъ предположеній министра путей сообщенія относительно немедленнаго начатія сихъ работъ съ ассигнованіемъ потребныхъ для сего суммъ, проектъ означеннаго положенія подвергнуть разсмотрѣнію въ одномъ ближайшемъ засѣданіи комитета министровъ.

Вслѣдствіе всего изложеннаго комитетъ полагалъ:

1) Разрѣшить нынѣ же приступить, непосредственнымъ распоряженіемъ правительства къ работамъ по желѣзнымъ дорогамъ: а) Криворогской, составляющей продолженіе Донецкой на западъ чрезъ Екатеринославъ, и Кривой Рогъ съ постояннымъ мостомъ черезъ Днѣпръ въ Екатеринославѣ, и б) Баскунчакской солевозной, съ привлеченіемъ къ нимъ, соотвѣтственно роду работъ, жителей мѣстностей, пострадавшихъ отъ неурожая и

2) Предоставить министру путей сообщенія, по соглашенію съ министромъ финансовъ, получить въ теченіи 1881 года за счетъ желѣзнодорожнаго фонда, по мѣрѣ надобности: а) для производства работъ по Криворогской желѣзной дорогѣ до четырехъ милліоновъ рублей, б) на постройку моста въ г. Екатеринославѣ до одного милліона рублей, и в) на сооруженіе Баскунчакской желѣзной дороги — до одного милліона семисотъ пяти десяти тысячъ рублей, а всего до шести милліоновъ семисотъ пяти тысячъ рублей кредитныхъ.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 6 день февраля 1881 г., положеніе комитета ВЫСОЧАЙШЕ утвердить соизволилъ.

Западно-Донецкая желѣзная дорога уже давно имѣлась въ виду съ цѣлью возможности выхода Донецкаго каменнаго угля на западъ и особенно къ сахарнымъ заводамъ, въ множествѣ находящимся въ районѣ Юго-Западныхъ, Харьково-Николаевской и Фастовской желѣзныхъ дорогъ и для соединенія Донецкаго бассейна съ мѣстностью близъ села Кривой Рогъ Херсонской губерніи, еще въ средніе вѣка славившуюся богатыми мѣсторожденіями желѣзныхъ рудъ, которыя потомъ долгое время оставались въ забвеніи за отсутствіемъ удобныхъ путей и мѣстнаго топлива. Эта послѣдняя цѣль доро-

ги и послужила къ наименованію ея впослѣдствіи Криворогскою.

Направленіе ея было ВЫСОЧАЙШЕ утверждено 22 апрѣля 1875 г. съ подраздѣленіемъ на два участка, восточный отъ станціи Хацепетовка Донецкой желѣзной дороги до ст. Синельникова Лозово-Севастопольской и западный отъ г. Екатеринослава чрезъ Кривой Рогъ до ст. Казанка Харьково-Николаевской желѣзной дороги, причемъ звеномъ соединенія обоихъ участковъ должна была служить 42 верстная вѣтвь Лозово-Севастопольской желѣзной дороги между ст. Синельниково и Екатеринославомъ.

Восточная война остановила осуществленіе этого дѣла, но когда въ концѣ 70-хъ годовъ на Югѣ Россіи потребовалось воспособленіе мѣстному населенію, пострадавшему отъ ряда неурожаевъ, то, въ видахъ предоставленія этому насселенію заработка, вопросъ о сооруженіи Криво рогской желѣзной дороги былъ снова возбужденъ.

Въ 1880 году статсъ-секретарь князь Долгоруковъ и американскій банкиръ Баркеръ вошли съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ и заводовъ на югѣ безъ пособій отъ казны и въ томъ числѣ дороги отъ Донецкаго бассейна къ Азовскому морю, но когда въ началѣ 1881 года вопросъ о постройкѣ Криворогской дороги былъ внесенъ въ комитетъ министровъ, то, по соображеніямъ, подробно вышеизложеннымъ, было признано цѣлесообразнымъ еще разъ испытать сооруженіе желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны и 6 февраля ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное положеніе комитета министровъ о безотлагательномъ сооруженіи означенной дороги казеннымъ способомъ подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ министерства путей сообщенія.

Оба участка открыты для движенія въ маѣ 1884 года и составили протяженіе: восточный 208,53 верстъ, западный 235 верстъ и обошлись около 21,466,667 руб. мет. или на версту 45,567 руб. мет., въ томъ числѣ большой Днѣпровскій мостъ стоилъ 2,633,333 руб. метал.

Еще до открытія движенія оба эти участка, называвшіеся Криворогской желѣзной дорогой получили 18 февраля 1882

съ ВЫСОЧАЙШАГО соизволенія наименованіе Екатеринин ской въ память ИМПЕРАТРИЦЫ ЕКАТЕРИНЫ II, основательницы г. Екатеринослава, попеченію которой тотъ край обязанъ премного своимъ развитіемъ.

Переходя за тѣмъ къ нашимъ современнымъ бѣдамъ, видимъ, что теперь, какъ 40 лѣтъ тому назадъ, если мы желаемъ сохранить нашу забытую и заброшенную сокровищницу, Сибирь, мы должны покрыть ее сѣтью путей и заняться раціонально устройствомъ этой чудной страны, оставивъ навсегда въ будущемъ идіотскія несбыточныя затѣи С. Ю. Витте, которыя онъ нагло навязалъ Россіи. Россказни о закидываніи шапками надо забыть, потому что у Россіи на головѣ и волосъ не осталось, а у Г. Витте половины носа.

Надо, усидчивымъ, честнымъ трудомъ, возстановить все то, что покрадено и безразсудно растрачено; что должно было быть, но чего нѣтъ и что несомнѣнно существовало-бы, еслибы начали заниматься Сибирью 40 лѣтъ тому назадъ. При этомъ не оставляли бы въ меньшинствѣ, безплодно проповѣдующими въ пустынѣ, людей которые честно и усердно трудились на пользу Россіи и между прочимъ указывали на необходимость и неотложность устройства Сибири.

Упомянемъ Чевкина, Мельникова, братьевъ Бабринскихъ, Посьета, Бунге и Муравьево-Амурскаго Невельского и много другихъ, бывшихъ сподвижниковъ и помощниковъ названныхъ лицъ. Исторія Россіи съ признательностью отведетъ почетное мѣсто этимъ честнымъ труженикамъ.

Говорятъ, что о мертвыхъ надо упоминать или хорошее или ничего не упоминать. Я не того мнѣнія и приведу отклики о людяхъ, которые принесли много вреда и несчастій Россіи.

Иванъ Николаевичъ Дурново, екатеринославскій губернаторъ; обыкновенно въ разговорѣ о немъ, всѣ его знавшіе добавляли неизмѣнный эпитетъ: добрѣйшій неотъемленный во во всю его жизнь. О другихъ его качествахъ, какъ то не упоминалось, а затѣмъ и осталось неприкосновенное прозвище добрѣйшаго Ивана Николаевича. Ахъ какой это добрѣйшій дѣйствительно былъ человѣкъ. Губернаторъ въ Екатеринославѣ онъ былъ и вѣроятно остался бы еще на много лѣтъ,

если бы не случай, который далъ ему другое направленіе.

Во время, когда былъ министромъ Гр. Игнатьевъ, извѣстный подъ именемъ Мантира паши, ему предстояло выбрать и представить на утвержденіе Государя, себѣ товарища министра, на должность котораго Игнатьевъ прочилъ своего друга и пріятеля — однофамильца екатеринославскаго губернатора, генерала Дурново. Чины министерства были убѣждены, что выборъ будетъ одобренъ Государемъ, какъ это бывало въ прошломъ. Мантиръ-паша зналъ, что о негласномъ участіи генерала Дурново въ извѣстной сухарной жидовской компаніи Грегсра, Горвицъ и Варшавскаго, зналъ Государь, но не зналъ какъ на это дѣло онъ посмотритъ, а потому, не вынимая докладъ о Дурново изъ портфеля, министръ заявилъ, что въ слѣдующій докладъ онъ будетъ просить о назначеніи товарищемъ къ нему Дурново.

Надѣюсь, что это не участникъ жидовской сухарной компаніи? спросилъ Государь.

Не задумавшись ни на одну секунду, Игнатьевъ отрекся отъ своего друга и заявилъ, что онъ имѣлъ въ виду Дурново—однофамильца, состоящаго нынѣ губернаторомъ въ Екатеринославѣ.

Такимъ образомъ, добрѣйшій Иванъ Николаевичъ, неожиданно сдѣлался товарищемъ министра внутреннихъ дѣлъ; онъ оказался прекраснымъ товарищемъ. Онъ подписывалъ все, что ему предлагалось къ подписи, безъ возраженій; согласенъ былъ съ мнѣніемъ большинства и на всегда остался готовымъ угодить всѣмъ и каждому, на счетъ казны, какъ истый добрѣйшій Иванъ Николаевичъ.

Онъ жилъ хорошо; но губернаторскаго жалованья, съ небольшимъ женинымъ состояніемъ, не хватало сводить концы съ концами; взятокъ онъ не бралъ и подчиненнымъ не совѣтовалъ, хотя, какъ человѣкъ добрый, строго не преслѣдовалъ за взятки. Самъ же влѣзъ въ долги, которые заплатить оказалось нечѣмъ. Дававшіе въ долгъ впрочемъ и не требовали отъ добрѣйшаго Ивана Николаевича, который, за то, пользуясь своимъ новымъ положеніемъ, пожаловалъ, кого въ почетные опекуны, а кого въ придворныя званія.

Тутъ произошелъ маленькій казусъ съ городскимъ головою

уѣзднаго города Ростова А. Кривошеинымъ, который якобы вслѣдствіе исключительныхъ способностей, можно сказать геніальныхъ, былъ приглашенъ на службу въ министерство внутреннихъ дѣлъ директоромъ хозяйственнаго департамента. Однако господинъ Кривошеинъ этимъ назначеніемъ остался недоволенъ, такъ какъ въ этомъ департаментѣ никакого удобоподвижнаго хозяйства не примѣтилъ. Тѣмъ временемъ С. Ю. Вите спихнулъ Г. Вышнеградскаго, который вывелъ въ министры путей сообщенія Г. Витте, бывшаго начальника станціи.

Г. Витте предпочелъ сдѣлаться министромъ финансовъ, на мѣсто свергнутаго имъ Вышнеградскаго. Назначеніе Витте министромъ финансовъ, какъ человѣка рекомендованнаго въ свое время Г. Вышнеградскимъ, какъ человѣка геніальныхъ способностей (хотя и не занимавшагося изученіемъ тропарей, кондаковъ и окафистовъ) было въ порядкѣ обыкновеннаго хода назначеній.

На открывшуюся вакансію министра путей сообщеній, добрѣйшій Иванъ Николаевичъ помѣстилъ недовольнаго своимъ мѣстомъ директора департамента и гофмейстера, Кривошеина, который самымъ неожиданнымъ образомъ, на новой должности, скандальнымъ образомъ проворовался и настолько скандально и очевидно, что замазать и скрыть это дѣло оказалось невозможнымъ. Слишкомъ было все цинично и откровенно-нахально.

Императоръ былъ страшно возмущенъ этимъ казусомъ, со стороны человѣка, котораго такъ ему хвалили, и которому было имъ даровано званіе гофмейстера. Ростовскій городской голова, въ короткое время сдѣлавшійся министромъ, былъ лишенъ званія гофмейстера, должности министра и уволенъ въ отставку.

Онъ въ чинѣ прохвоста (по спеціальному выраженію чиновниковъ) уѣхалъ во вновь купленное имѣніе Шкловъ, въ 23,000 десятинъ, сосать лапу. Вскорѣ онъ умеръ, оставивъ Шкловъ своему сыну, который получилъ уже придворное званіе и назначеніе Оршанскимъ уѣзднымъ предводителемъ дворянства, которое его однако не выбирало, потому что въ Могилевской губерніи предводители дворянства назначаются

канцеляріею министра внутреннихъ дѣлъ, а не по выборамъ.

Остальныя уплаты своихъ долговъ, добрымъ Иваномъ Николаевичемъ, обошлись вполнѣ благополучно: Алексѣевъ, тоже добрѣйшій самъ по себѣ и Зубовъ, бывшій вице-губернаторъ, воспользовались дарованными имъ почетными званіями, не выходя со своими апетитами за предѣлы благоразумія. Говорятъ, что только бывшій Екатеринпнскій полиціймейстеръ Попандопуло, которому было предоставлено хлѣбное мѣсто по почтовому вѣдомству, неумѣренно хватилъ, но однако безъ большихъ печальныхъ для него послѣдствій.

Далѣе надо начать какъ въ сказкахъ:

Жилъ былъ небогатый жидокъ, пожилой арендаторъ корчмы. У него были двѣ красивыхъ дочки. Одна изъ дочерей приглянулась красивому чиновнику Лисаневичу. Красивая жидовка по фамиліи Курекъ въ концѣ концовъ сдѣлалась мадамъ Лисаневичъ и приглянулась Г. Витте, который не могъ заслужить ея вниманія иначе, какъ обѣщавъ на ней жениться. Лисаневичъ согласился уступить жену, получивъ мѣсто съ хорошимъ жалованьемъ и единовременный кушъ денегъ.

Хорошенькая жидовочка, подносившая въ бѣдной корчмѣ посѣтителямъ водку и пиво, сдѣлалась женою министра финансовъ. Витте ей обѣщалъ право пріѣзда ко двору, но это оказалось не такъ легко какъ онъ думалъ.

Красивая, привлекательная (что часто болѣе имѣетъ значенія красоты), природно умная, самолюбивая жидовка — Витте-Курекъ страстно желала попасть въ избранный придворный кружокъ. Эта каста ревниво оберегаетъ себя отъ нашествія новыхъ элементовъ въ касту.

Аристократическій кружокъ живетъ всегда не по средствамъ а потому получить доступъ къ министру финансовъ его членамъ, всегда желательно.

Будетъ ли это выхлопатыванье отсрочекъ, полученныхъ ссудъ или полученіе новыхъ, толкованія условій полученія пенсій, арендъ и т. п. Все это въ значительной степени находится въ рукахъ Витте. Затѣмъ онъ самъ и особенно хорошенькая жидовка, ужасно желала попасть на придворные балы и вообще, что называется на пріѣзды ко двору. Нуждающіеся въ деньгахъ аристократы, обращавшіеся къ Витте,

заводили разговоръ о придворныхъ пріемахъ и о легкости попасть ко двору—женѣ министра. О готовности содѣйствовать и пр. Просимое у министра обыкновенно получалось. Представленіе г-жи Витте-Курекъ однако все отсрачивалось по ничтожнымъ препятствіямъ, а значительныя казенныя деньги уплывали въ аристократическіе карманы. Супруга Витте сообразила, что ее мажутъ по губамъ, она перестала заказывать платья для представленія ко двору.

Потерявъ надежду попасть въ придворный кругъ, пожелала получить за свою красоту уплату деньгами.

Ротштейнъ и Френкель, два банковыхъ чесночныхъ барона, взялись произвести эту уплату изъ Государственной казны.

По ихъ указаніямъ покупались или продавались разныя бумажныя цѣнности, имѣвшіяся въ распоряженіи министерства финансовъ. Продажи или покупки избирались и назначались такъ, что негласная тройная фирма Френкель-Ротштейнъ-Курекъ оставалась въ значительныхъ барышахъ, а казна въ большомъ убыткѣ. Способъ раздѣла барышей между тремя компаньонами сохраненъ въ тайнѣ. Кажется, однако, что всѣ довольны, нажившн много милліоновъ.

Несмотря на колосальность суммъ, похищенныхъ у казны, означенными выше, правильно организованными и прикрытыми всѣми нужными формальностями, не дающими ни малѣйшей возможности контроля и уличенія совершаемыхъ злодѣяній. Растрата эта однако мала, если посчитать тѣ расходы, которые вызваны безумной войной.

Пишу эти строки въ тѣ тревожные дни, дни послѣднихъ надеждъ Россіи, оскорбленной, окровавленной и обкраденной.

Черезъ мѣсяцъ прибудетъ Балтійскій флотъ на Дальній Востокъ съ цѣлью отомстить за наши позорныя пораженія на сушѣ и на морѣ.

Нельзя безъ ужаса подумать о томъ, что мы себѣ подготовили въ недалекомъ будущемъ.

Мы протрубили на весь міръ о великой Сибирской желѣзной дорогѣ, которую мы якобы построили. Оказалась она въ дѣйствительности дорогою на картѣ и колоссальною глупостью, стоившею много милліоновъ казнѣ и непригодною для практическихъ цѣлей. Начальствующія лица стали ѣздить по дорогѣ въ прекрасныхъ вагонахъ и въ экстренныхъ поѣздахъ и удостовѣряли о прекрасномъ великомъ Сибирскомъ пути къ Тихому океану. Ѣздили главнымъ образомъ аспиранты въ современные Суворовы, Скобелевы, Нахимовы, Нельсоны, Наполеоны и пр.

Генералъ Петровъ, авторитетно и безапелляціонно, возвѣстилъ въ газетахъ всему міру, въ опроверженіе Мигулина, что наши желѣзныя дороги, ахъ какъ хороши, какъ подстаканники Александра Кача. Мы такому заслуженному профессору конечно вполнѣ повѣрили и стали учащенно кататься по новой дорогѣ, великому Сибирскому пути, въ экстренныхъ, роскошныхъ вагонахъ. Мы на Востокѣ, ничего не сдѣлавши для его устройства изъ того, что указывали Муравьевъ-Амурскій, Невельской, Мельниковъ, Бунгс, Посьетъ и др. Мы начали тамъ хозяйничать совершенно такъ, какъ бы это было въ Любавѣ, Псковѣ, Ревелѣ и другихъ нашихъ близкихъ станціяхъ. Мы не допустили Японію завладѣть мало населенною территоріею сѣвернаго Китая, а предписали получить Японіи съ Китая контрибуцію, что не удовлетворило Японіи и вынудило послѣднюю попытаться начать мирные переговоры для разрѣшенія этого вопроса дипломатическимъ путемъ.

Переводъ изъ бѣлой книги Японскаго Министерства Иностранныхъ Дѣлъ вполнѣ выясняетъ положеніе этого вопроса, который Японія желала разрѣшить, не прибѣгая къ войнѣ, которая для нея была нежелательна и рискована, до тѣхъ поръ особенно, пока она не познакомилась съ внутреннимъ административнымъ механизмомъ Россіи, который она внимательно изучала во всѣхъ подробностяхъ передъ войною. Мы же ничего подобнаго, по отношенію къ Японіи, не предпринимали и потому постигъ насъ рядъ ужасныхъ неожиданностей. Хваленный Г. Петровымъ Великій Сибирскій путь оказался вполнѣ несостоятеленъ. При самыхъ крайнихъ

мѣрахъ онъ былъ въ состояніи подвозить столько войска, что мы оказывались постоянно въ меньшинствѣ и наши войска были разбиваемы по мѣрѣ прибытія. При этомъ безполезно гибнувшіе солдаты замѣнялись толпами выгоняемыхъ становыми съ мѣста родины мужиковъ, которые составляли конечно легкую добычу дисциплинированныхъ японскихъ войскъ.

До начала войны ѣздилъ въ Японію Куропаткинъ и нашелъ смѣшными японскихъ воиновъ-карликовъ, которые вздумали бы начать тягаться съ русскимъ войскомъ. Не безъ ироніи Куропаткинъ уклонился отъ всякихъ серіозныхъ дѣловыхъ разговоровъ и угостилъ изъ своего портсигара, какъ нѣмецкихъ инструкторовъ, такъ и обучаемыхъ японцевъ.

Позднѣе выигрывая многочисленныя сраженія Японія не угостила папиросами Куропаткина.

Съ точки зрѣнія политическихъ интересовъ Россіи не было ни малѣйшаго повода вмѣшиваться въ Японско-Китайскую распрю.

Пріобрѣтать средне-азіатскія пустыри для того чтобы увеличивать намъ принадлежащія ненаселенныя пространства, совершенно не сообразно съ интересами Россіи, даже если бы пріобрѣтенія эти давались даромъ. Затрата же: на войну, на постройку страшно обкраденной желѣзной дороги, построенной на територіи намъ не принадлежащей, на Китайскій банкъ и все это съ фиктивными Акціонерными обществами и подставными акціонерами и правленіями изъ чиновниковъ Министерства финансовъ.

Всѣ эти бѣды совершенны самоличнымъ произволомъ С. Ю. Витте, который силится доказать, что всѣ эти дѣянія были личными желаніями Императора, въ сущности всѣ эти доказательства Г-на С. Ю. Витте есть ни что иное, какъ наглая ложь.

Онъ торжественно осматривалъ завоеванную, какъ онъ полагалъ, имъ Манджурію въ военной генеральской формѣ съ шашкою корпусного командира.

Охрану желѣзной дороги онъ устроилъ въ видѣ цѣлой арміи, желая присоединить подъ свою команду и войска арміи.

Въ погонѣ за дешевыми, какъ полагалось, лаврами явился другой претендентъ — Куропаткинъ, и между ними произошли административныя столкновенія и интриги, обыкновенныя у русскихъ начальниковъ, породившія двойственность распоряженій.

Что Г. Витте человѣкъ большого ума не подлежитъ сомнѣнію. Онъ доказалъ это еще разъ и въ послѣдней позорной войнѣ, устранивъ себя якобы отъ дѣла и отрекшись отъ него, какъ только замѣтилъ, что лавры имѣютъ острые шипы и отнюдь не такъ легко пріобрѣтаются, какъ предполагалось. Отъ роли Суворова онъ во-время отказался.

При этомъ надо не забывать однако, что, по отношенію человѣческаго ума, очень важно, чтобы онъ былъ надлежащимъ образомъ направленъ.

Картушъ, юнкеръ Савинъ, червонные валеты и проч. обитатели остроговъ несомнѣнно были умные люди; ихъ однако не хвалятъ, хотя, пока они не оцѣнены по ихъ дѣйствительному достоинству, занимаются съ успѣхомъ разнаго рода гешефтами на свободѣ и достигаютъ при этомъ званія и мѣста государственныхъ сановниковъ. Избави Богъ Россію отъ этихъ умныхъ людей, не попавшихъ еще на висѣлицы.

Обратившись внимательно къ прошлому С. Ю. Витте нельзя не признать въ немъ огромной практической жизненной ловкости, кромѣ ума, что ставило его постоянно головою выше его непосредственныхъ начальниковъ.

Начавши свою трудовую дѣятельность мелкимъ желѣзнодорожнымъ агентомъ онъ былъ оцѣненъ своими патронами какъ способный агентъ на разнообразныхъ поприщахъ. Его охотно выбирали разные дѣятели своими помощниками, причемъ Г. Витте всегда съ успѣхомъ доказывалъ въ самое непродолжительное время неспособность своихъ начальниковъ, которыхъ онъ поочередно спихивалъ и занималъ высшія мѣста. Такимъ образомъ онъ дошелъ отъ помощника станціи до Министра Финансовъ и Предсѣдателя Комитета Министровъ. Нынѣ онъ назначенъ полномочнымъ представителемъ Россіи по заключенію мира съ Японіею, сподвижникомъ, сотрудникомъ и ближайшимъ помощникомъ Русскаго Императора.

Тутъ приходится натолкнуться на многіе вопросы.

Какой національности Г. Витте?

Онъ сильно протежировалъ національность своей красивой супруги, которая, отвергнутая самодержавной аристократіей, отправляется заграницу подъ руку съ всесильнымъ представителемъ Русскаго народа, и которая, конечно, поведетъ свое политическое представительство съ большимъ умомъ и тактомъ нежели Г-жа Лубе. Подчеркнувши при этомъ, что красивая отъ природы и умная жидовка будетъ подъ постояннымъ руководствомъ Г. Витте и будетъ не въ потерѣ не достигнувъ придворнаго круга.

Гдѣ кончается, если можетъ быть конецъ неизлечимой, тройной болѣзни Г. Витте, честолюбія, славолюбія и эгоизма, сказать весьма трудно. Но было бы крайне наивно предположить, чтобы онъ искренно былъ преданъ интересамъ Россіи.

Въ мозгахъ этого человѣка мелькаютъ образы Лубе съ одной стороны и съ другой — доживающихъ Бурбоновъ, Орлеановъ, Бонапартовъ и иныхъ претендентовъ на власть.

Когда и какъ кончатся бѣды ограбленной Россіи покажутъ всѣ послѣдующія историческія обстоятельства.

Остается одна надежда на усердныхъ господъ чиновниковъ, своевременно производимыхъ въ чины и оплачиваемыхъ каждое 20 число мѣсяца. Хилые умомъ и убогіе по части полученнаго ими образованія и воспитанія, они конечно лучше поступили бы, постаравшись понять экономическіе и административные вопросы, въ которыхъ несомнѣнно профессоръ Мигулинъ есть человѣкъ свѣдующій. Онъ многому могъ бы поучить людей, критикующихъ его и не имѣющихъ понятія объ элементарныхъ основаніяхъ желѣзно-дорожнаго строительства и администраціи. Генералъ доказываетъ, что наши дороги прекрасны во всѣхъ отношеніяхъ; можетъ быть это и такъ по имѣющимся у генерала оффиціальнымъ, казеннымъ даннымъ, которыхъ однако онъ не сообщаетъ по чему-то. Выписки же и справки о количествѣ залежей и пострадавшихъ людей доказываютъ противное, при сколько не будь безпристрастномъ сравненіи нашихъ дорогъ съ иностранными.

Когда учили кадетъ танцовать польки, то начинающіе никакъ не могли начать полькировать иначе какъ отъ печки, а

то съ первыхъ шаговъ собьются и спутаютъ другихъ. У нашихъ заправилъ у каждаго есть своего рода печка.

Князекъ нашъ человѣкъ добрый и честный въ денежномъ отношеніи и несомнѣнно не кралъ, какъ его предмѣстникъ Кривошеинъ, но первое время былъ не въ своей тарелкѣ — пока напалъ на своего рода печку. Онъ какъ истый пажъ съ восторгомъ ухватился за Г-на Иванова, который былъ, не по назначенію, а по природному призванію, пожизненнымъ пажемъ Самуила Соломоновича Полякова. Этотъ предметъ восхищенія Г-на Иванова, по его словамъ, былъ руководимъ въ своихъ дѣйствіяхъ однимъ святымъ патріотизмомъ, что Г. Ивановъ, тогда еще не Мясоѣдовъ, торжественно заявилъ на съѣздѣ углепромышленниковъ въ Харьковѣ.

Затѣмъ заявлялъ на лукуловскихъ обѣдахъ задаваемыхъ инспектирующимъ, высылаемымъ для осмотра Поляковскихъ дорогъ.

Нынѣ Ивановъ не просто Ивановъ 36, а безъ номера Ивановъ Мясоѣдовъ. Передана можетъ быть фамилія по закону только отъ лица мужскаго рода угасающей фамиліи. Таковыхъ лицъ мужскаго пола въ этомъ случаѣ не оказалось. Осталась въ живыхъ одна инокиня, которая и признана за мужчину. Получивши придатокъ къ фамиліи и званіе товарища министра занялъ прочно мѣсто печки. Въ виду крайне частыхъ отъѣздовъ князя Хилкова приходится почти постоянно подпѣвать жиденькимъ теноркомъ хорошо извѣстный мотивъ польки Ваньки Таньки Мясоѣдовъ. Князекъ Хилковъ тѣмъ временемъ усердно полькируетъ по Россіи съ фотографическимъ аппаратомъ, а Министерствомъ управляетъ печка съ помощью правителя канцеляріи Ермолова.

Обращаясь затѣмъ къ Русскому флоту, необходимо замѣтить, что онъ замѣчателенъ былъ уже тѣмъ, что онъ много лѣтъ находился подъ командою и распоряженіемъ сухопутнаго генералъ адмирала, который и рѣдко предпринималъ морскія прогулки. Въ одну изъ таковыхъ онъ потопилъ у датскихъ береговъ Александра Невскаго. Онъ получилъ окончательное отвращеніе къ морской службѣ и сосредоточилъ свою жизненную дѣятельность въ исключительномъ распоряженіи красивой кокотки Г-жи Балета. Состоя при ней онъ постоянно пребы-

валъ въ Парижѣ и въ курортахъ гдѣ производится большая игра.

Въ морскомъ вѣдомствѣ тѣмъ временемъ производился колоссальный грабежъ на всѣхъ заказахъ въ ущербъ ихъ качествамъ. Только такимъ образомъ можно объяснить что артиллерійскіе снаряды нашей Армады подъ командой Рождественскаго не долетали до японскихъ судовъ, которые тѣмъ временемъ пронизовали наши плохія брони своими дальнобойными орудіями и топили наши корабли не подпуская къ себѣ на нашъ недалекій выстрѣлъ.

Не меньшій грабежъ казенныхъ денегъ происходилъ въ сухопутно-военномъ вѣдомствѣ. Достаточно одинъ изъ многихъ примѣровъ. При предстоящей значительной партіи матеріаловъ явилось на заводъ новое лице, которое, по мнѣнію директоровъ завода, не высказалось еще по части безкорыстія; взялъ на себя обязанность переговорить съ незнакомымъ лицомъ о деликатномъ вопросѣ одинъ изъ директоровъ. Изъ комнаты засѣданій Правленія всѣ директора случайно вышли и со страхомъ, оставшійся директоръ началъ разговоръ о необходимости вознаградить за неизбѣжные расходы по поѣздкамъ на заводъ и другіе расходы. Не безъ трепета было сообщено сановному пріемщику, что въ виду значительной по суммѣ партіи матеріаловъ, на этотъ предметъ назначено 4 %. Ударомъ кулака по столу инспектирующій заявилъ, что онъ не беретъ менѣе 10 %, а на цѣнахъ готовъ надбавить 6 %. Щекотливый вопросъ такимъ образомъ окончился.

На мѣстѣ убійства Императора Александра II былъ предположенъ храмъ, который въ чернѣ сооруженъ. Окончить же его нѣтъ возможности, потому что, имѣвшіяся для этой цѣли деньги раскрадены.

Если столь легко безслѣдно и безнаказанно воруютъ подобныя деньги, то понятно, какъ уплываютъ въ чиновные и великокняжескіе карманы деньги, назначенныя на правительственные поставки и подряды, которые нагло обкрадывались и эти дѣянія восхвалялись тѣми сановниками, которые создавали или въ лучшемъ случаѣ допускали этотъ грабежъ.

Россія послѣ всѣхъ узнаетъ небольшую часть громады ея позорныхъ потерь; это до нея не касается, по мнѣнію 14-класснаго мерзавца. Ея дѣло платить деньгами и кровью.

Выписываемъ списокъ погибшихъ судовъ изъ газеты *Matin* въ рубляхъ.

Эскадренные броненосцы	
Императоръ Александръ III	12.500.000
Князь Суворовъ	12.500.000
Бородино	12.500.000
Орелъ	12.500.000
Ослябя	10.068.000
Наваринъ	7.938.000
Сысой Великій	7.246.000
Николай I	7.332.000
Броненосцы береговой обороны	
Сенявинъ	3.140.000
Ушаковъ	3.100.000
Апраксинъ	3.000.000
Крейсеры броненосцы	
Адмиралъ Нахимовъ	6.460.000
Дмитрій Донской	4.875.000
Владимиръ Мономахъ	4.256.000
Крейсеры	
Свѣтлана	2.786.000
Изумрудъ	3.095.000
8 миноносцевъ по 500.000, 5 дополнительныхъ крейсеровъ, 2 пловучихъ госпиталя и 2 транспорта	20.000.000
Итого рублей	137.296.000
Или франковъ	365.207.000

Бросивши бѣглый взглядъ на глубокія внутреннія язвы въ политико-экономическомъ строѣ Россіи, легко уяснить причины тѣхъ бѣдъ, которыя неожиданно надъ нею стряслись.

Необходимо обратиться ко времени начала Китайско-японской войны.

Японія начала побѣдоносную войну съ Китаемъ, чтобы

отнять у него часть земель, довольно слабо населенныхъ и это не изъ удовольствія вести войну, а по настоятельной необходимости.

Острова, составляющіе територію японской имперіи, состоятъ изъ мѣстностей гористыхъ и частью волканическихъ. Вслѣдствіе этого, густота народонаселенія въ Японіи по отношенію къ плодородной землѣ, считаютъ одинаковымъ съ Бельгіею, т. е. болѣе 200 жителей на 1 кв. километръ.

Вмѣшавшись въ Китайско-Японскую распрю, мы помѣшали японцамъ пріобрѣсть терриоріальное приращеніе на счетъ Китая, который по Симоносекскому договору откупился военною контрибуціею. Такимъ образомъ Японіею, дѣйствительная цѣль войны ея съ Китаемъ, не была достигнута. Всѣ пріобрѣтенія, какъ денежныя такъ и матеріальныя, по окончаніи войны были направлены Японіею на еще болѣе энергичное развитіе ея военныхъ вооруженій, съ которыми она и напала на Россію, въ погонѣ за приращеніемъ своей терито-торіи. Для войны съ Китаемъ Японія начала готовиться 20 лѣтъ тому назадъ; мы же за это время бездѣйствовали и не обращали никакого вниманія на приготовленія и на чрезвычайно быстрое развитіе нашей сосѣдки.

Прилагаемъ данныя сравнительнаго народонаселенія и пространства Россіи, Японіи и Китая.

Пространство Россійской Имперіи съ населеніемъ въ 1897 г.

Названіе частей	Кв. версты	Кв. килом.	Населеніе обоего пола	Жителей на 1 кв. вер.
Европейскія губерніи (49 губерній и 1 область)	**4.329,069,7**	**4.926,667.0**	**94.215.415**	**22,9**
Привислянскія губерніи (10 губерній):				
Варшавская	12.796,1	14.562,2	1.933.689	125,8
Калишская	9.904,1	11 374,6	846.719	85,1
Кѣлецкая	8.868,6	10.092,9	763.746	86,2
Ломжинская	10.621,0	12 087,1	585.781	63,2
Люблинская	14.795,6	16.838,2	1.159.463	77,9
Петроковская	10.763,4	12.249,1	1.409.044	130,7
Плоцкая	9.558,4	10.877,8	556.887	67,1
Радомская	10,854,0	12.352,2	820.363	75,0
Сувалкская	11.028,6	12.551,3	604.945	55,9
Сѣдлецкая	12.595,6	14.334,6	775.316	61,5
Всего въ Привисл. губ.	**111.875,4**	**127.318,9**	**9.455.943**	**84,6**

Великое Княжество Финляндское (8 губерній).	328.293,3	373.611,9	2.592.778	7,8
Кавказскія и Закавказскія губерніи и области . .	415.234,0	472.554,1	9.248.695	23,6
Всего въ Евр Россіи	5.184.472,4	5.900.151,9	115.512.831	22,3
Сибирь (4 губерніи, 4 области и 1 отд.) :				
Амурская обл.	393.366,6	447.666,6	118.570	0,3
Енисейская губ. . . .	2.246.627,2	2.556.755,5	559.902	0,3
Забайкальская обл. . .	539.061,7	613.474,7	664.071	1,3
Иркутская губ.	653.290,6	743.471,9	506.517	0,8
Приморская обл. . . .	1.629.424,0	1.854.352,3	220.557	0,1
Сахалинскій отд. . . .	66.762,0	75.977,9	28.166	
Тобольская губ. . . .	1.228.154,4	1.398.692,1	1.438.484	1,2
Томская губ.	753.647,4	857.682,3	1.929.092	2,6
Якутская обл.	3.487.690,3	3 971.414,0	261.731	0,1
Всего въ Сибири . .	11.000.022,2	12.518.487,3	5.722.090	0,5
Средняя Азія (области) .	3.523.797,8	4.011.355,1	7.721 684	2,2

Пространство Японской Имперіи съ населеніемъ въ 1900 г.

Острова	Кв. килом.	Населеніе обоего пола	На 1 кв. килом.
Нипонъ Центральный. . .	94.793	16.859,998	178
Нипонъ Южный	78,225	6.642.917	85
Нипонъ Восточный. . . .	53,561	9.825.722	183
Сикоку.	18,210	3.013.817	166
Кіу Сіу.	43,615	6 811.246	156
Хеккайдо или Іезо. . . .	94,012	610.155	6
	382,416	44.805.956	117
	34,991	2.802.919	80
Пространство.	417,412	—	—
Населеніе Японской Имперіи 31 Дек. 1900. . .	—	47.608 875	113

Сопоставляя густоту населенія Сибири и Японіи выводы были бы ошибочны, если не были бы приняты во вниманіе:

1) Избытокъ мѣстами населенія въ Европейской Россіи, требующій давно начала выселенія.

2) Производительность територіи, которая зависитъ отъ мѣстныхъ условій, а потому она различна для разныхъ мѣстностей съ различными условіями климата и свойствами грунта.

Обращаясь къ населенію китайской Имперіи оказывается что густота населенія этой имперіи скучена только

въ юго-восточной ея части. — Въ остальныхъ ея частяхъ земель для человѣчества имѣется еще порядочно.

Китайская Имперія. Пространство и населеніе.

	Кв. килом.	Населеніе обоего пола	На 1 кв. килом.
1. Провинція	5.303.000	320.500.000	60
2. Манджурія	939.280	5 530.000	6
Монголія.	2.787.600	1.850 000	0,6
Тибетъ.	2.109.000	2.250.000	1
3. Страны подвластныя .	4.896.600	4.100.000	0,9
Китайская Имперія . .	**11.138,880**	**330.130.000**	**30**
Корея.	**218.650**	**5.713.244**	**26**

Вопросъ о заселеніи южной и средней части Сибири крайне важенъ; поэтому надо коснуться его положенія въ настоящее время.

ПЕРЕСЕЛЕНЧЕСКОЕ ДВИЖЕНІЕ ВЪ СИБИРЬ ВЪ 1901 ГОДУ

Переселеніе въ Сибирь въ теченіе 1901 г. опредѣляется въ 128,131 человѣкъ, въ томъ числѣ: переселенцевъ 94,639 человѣкъ, ходаковъ 24,529 человѣкъ и отправившихся на заработки 8,963 человѣкъ.

По губерніямъ выхода означенное число переселенцевъ распредѣлялось такъ:

Губерніи	Всего переселилось
Полтавская	44,899
Черниговская . . .	11,115
Могилевская . . .	8,692
Витебская	7,710
Курская	6,348
Екатеринославская . .	6,080
Кіевская	4,761
Харьковская. . . .	4,371
Херсонская	4,273
Вятская	4,177
Таврическая. . . .	4,025
Тамбовская	3.956
Минская	3,250
Смоленская	3,141
Воронежская . . .	3,072
Подольская	2,995
Орловская	2,967

Виленская	2,689
Симбирская	2,560
Волынская	2,392
Всего около. .	112,000

Изъ другихъ губерній движеніе въ Сибирь было значительно меньшсе, при чемъ менѣе всего изъ губерній Привислянскихъ, Ярославской, Московской, Петербургской и Новгородской.

По мѣстностямъ Сибири, направившіеся туда переселенцы распредѣлились такъ:

	Число переселившихся
Въ Томскую губ.	39,610
„ Енисейскую губ. . . .	19,857
„ Амурскую и Приморскую обл. .	15,968
„ Акмолинскую обл. . . .	11,189
„ Иркутскую губ. . . .	10,466
„ Тобольскую губ. . . .	7,925
	104,975

Прочіе направлялись въ Семирѣченскую, Семипалатинскую, Забайкальскую и Якутскую об. и въ Манджурію и, кромѣ того, въ Туркайскую область 6,800 человѣкъ, въ Оренбургскую губ. 11,109 человѣкъ и въ Пермскую губ. 1,435 человѣкъ.

Обратное движеніе изъ Сибири въ Россію въ 1901 г. опредѣлилось въ 31,330 человѣкъ переселенцевъ, 18,019 человѣкъ ходаковъ и 5,884 крестьянъ съ заработковъ. Наибольшее число обратныхъ переселенцевъ дали слѣдующія мѣстности:

Изъ Томской губ.	22,429 чел.
„ Акмолинской	6,323 „
„ Енисейской губ. . . .	5,475 „
„ Тобольской губ. . . .	5,450 „
„ Тургайской обл. . . .	3,766 „
„ Амурской и Приморской обл. .	2,379 „
„ Иркутской губ. . . .	2,235 „
Итого. . .	44,767 чел.

При весьма значительныхъ избыткахъ незаселенныхъ плодородныхъ земель, которыя имѣетъ Россія, странно существованіе эмиграціи ся жителей въ разныя страны, внѣ границъ малонаселенной Россіи.

ЭМИГРАЦІЯ ИЗЪ РОССІИ

Русская статистика не даетъ точныхъ свѣдѣній о переселенцахъ изъ Россіи, по даннымъ же, ежегодно публикуемымъ вице-президентомъ международнаго статистическаго института Бодіо, это переселеніе и его направленіе въ разные страны съ 1895 по 1901 года чрезъ Гамбургъ, Бременъ и Штеттинъ было слѣдующее:

Годы	Итого	Въ С.-А. С. Штаты	Въ Англ. С.-А. влад.	Въ Бразилію	Въ Аргентину
		Въ то число :			
1895. .	36.725	33.180	694	373	1.278
1896. .	32.127	29.415	439	420	599
1897. .	18.107	16.507	460	178	425
1898. .	27.853	25.230	364	111	1.463
1899. .	44.201	41.082	227	115	1.251
1900. .	51,625	49.580	104	241	1.253

Такимъ образомъ въ теченіе шести лѣтъ изъ Россіи переселилось на жительство въ другія страны всего 210,639 человѣкъ, и такое переселеніе представляетъ наклонность къ значительному увеличенію.

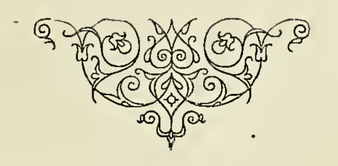
Не безполезно взглянуть на ходъ прироста населенія въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ.

Прибыль населенія въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, вызываемая эмиграціею.

Періоды эмиграціи :	1821—1830. .	143.439
	1831—1840. .	599,125
	1841—1850. .	1.713.251
	1851—1860. .	2.598.214
	1861—1870. .	2.466.752
	1871—1880. .	2.944.695
	1881—1890. .	5.189.004
	1891—1900. .	3.844.420
	1901. .	487.918
	1902. .	648.743
	1821—1902. .	20.635.561

Происхожденіе эмигрантовъ въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ.

Страны	1821—1902	1902
Англія	7.154.612	46.036
Германія	5.147.824	28.304
Швеція и Норвегія . . .	1.372.289	178.375
Италія.	1.364.233	48.378
Австрія	1.335.741	171.989
Европейская Россія . .	1.125.589	107.347
Франція	411.721	3.117
Швейцарія	212.077	2.344
Данія	207.903	5.660
Голландія.	139.176	2.284
Испанія и Португалія . .	84.739	5.282
Бельгія	69.675	2.577
Остальная Европа . . .	76.564	16.375
Европа. . .	18.702.143	619.068



ПАРИЖЪ. — Типографія ГЕЙМАНА и ГЕЛИСА, 3, rue du Four.